MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI JÁNOSY ISTVÁN

1944 FEBRUÁR 15. (VII. ÉVF. 4. SZÁM)



Egy német vadászrepülő iskolában

A Liberator tűzterét ábrázoló modellen mutatja be az oktató a támadás helyes módját

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM * BUDAPEST, 1944 FEBRUÁR 15

JELENTKEZÉSI FELHÍVÁS

A HADERŐNKIVÜLI REPÜLŐ KIKÉPZÉSRE

A Magyar Aero Szövetség a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap támogatásával az idén is folytatja a haderőnkívüli repülőgépvezető- és szerelőelőképzést. A jelentkezéssel kapcsolatban hivatalosan közli a következőket:

1. Haderőnkívüli repülőelőképzésre a tartalékos tiszti és legénységi állományba jelentkezhetnek tiszta keresztény származású, magyar állampolgárságú ifjak 17 és 20 év között. A tartalékostiszti állományba való bejutáshoz középiskolai érettségi bizonyítvány, a legénységi állományhoz pedig négy középiskola, kivételes esetben nyolc elemi iskola elvégzése szükséges.

2. A szerelőelőképzésre tiszta keresztény származású, magyar állampolgársággal rendelkező ifjak jelentkezhetnek legalább négy elemi iskolával, 16 éves kortól 20 évig.

Az érdeklődő ifjúság részletes felvételi tájékoztatót a Magyar Aero Szövetségnél (Budapest, V. kerület, Vigadó- u. 2. szám), a m. kir. honvéd kiegészítő parancsnokságoknál, a katonai repülőterek parancsnokságainál, valamint a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kiképző kereteinek repülőtér ügyvezetőinél kaphat.

Jelentkezési határidő 1944. március 1.

A m. kir. »vitéz Horthy István« honvéd repülőakadémiára törekvő ifjúság (az akadémia a honvédség hivatásos repülőtisztjeit neveli és képezi ki) a Magyar Aero Szövetségnél ne érdeklődjék az akadémiára való felvétel iránt, a felvételre vonatkozó pályázati feltételek a közeljövőben jelennek majd meg a hivatalos lapban.

LÉGIHÁBORÚ

1943 december 26-tól 1944 január 26-ig

Tárgyilagos és komolyhangú beszámolók emelték ki az év végén, hogy a sok tekintetben kritikus 1943-as év ellenségeink részéről, számunkra végzetesnek szánt fordulatain hogyan lett urrá a német hadvezetés. Az újévi beszédek pedig a döntőnek igérkező 1944 súlyos földi-, légi- és tengeriharcait sejtetik. Az ellenséges sajtó is leplezetlenül ír az elkerülhetetlen sokszázezres emberáldozatról. Arról az áldozatról, amit majd akkor kell meghozniuk, amikor mégiscsak végrehajtják a nyugati partraszállást 1944-ben. Már megvannak a vezérek, a nagy terv annyira ki van dolgozva a legapróbb részletekig, hogy már időpont is biztos. Csak még több hajó kell, még nagyobbra kell fokozni a légifölényt, még csapatok kellenek, más időjárás stb. Közben megindult a Szovjet téli offenzivája söt annak első fejezete már véget is ért. Az idei enyhe időjárás talán jelentösen lerövidíti azt az időszakot, amit a Szovjet két éven keresztül annyira eredményesen tudott felhasználni. Az erős ellenállás délen és északon kétessé teszi a mocsárvidéken és attól közvetlen délre elért területi eredmények kihasználását. Még jöhetnek újabb szovjet támadások, de a nyugati partraszállás és a téli orosz offenzíva összehangolása nem sikerült.

A nagy nyugati támadásnak Eisenhower amerikai generális lesz a vezére, mellette a légierö közreműködését Tedder légimarsall fogja biztosítani és az angol csapatokat Montgomery fogja vezetni, aki Afrikában olyan jól és Olaszországban olyan rosszul vált be. Az olaszországi lecke és az ottani sovány eredmények után a nyugateurópai partnak nem tanácsos elbizakodottan nekimenni, mert a német katona ott a hazáját védi és az igazán nem tételezhető fel róla, hogy kevésbbé elszántan harcoljon, mint Salernónál és Cassinónál tette. A teheráni és a többi tanácskozások óta viszont már az utolsó angolszász katona is tudja, hogy azért harcol a „gyűlöletes és átkos" fasiszta és nemzetiszociálista államok ellen, hogy Európában a „mindenki által óhajtott" bolsevista-pánszláv egyeduralmat juttassa győzelemre.

Az orosz előnyomulással időszerűvé vált lengyel területi kérdések körül máris annyira kiütközik az angolszászszovjet ellentét, hogy a diplomaták minden ügyességüket latbavetik, nehogy a nyers és leplezetlen szovjet törekvések felborítsák a teheráni egyezményeket.

Az angolszász-szovjet együttműködés javára a Nettuno melletti partraszállást és a nyugati területek ellen megújuló légi terrortámadásokat lehet elkönyvelni. Az enyhe tél a felhőzet és a köd lehetővé tette egyes súlyos támadások végrehajtását, de az időjárási helyzet megváltozása, esetenként a német légvédelemnek is alkalmat adott rendkivüli elhárítási sikerek elérésére, nappal és éjjel egyaránt.

Az a nagy idegfeszültség ami az egész világon az év első napjaiban uralkodott, mulóban van. Az ellenséges propaganda az invázió, az orosz sikerek és a légitámadások hírének felnagyításával megint melléfogott. Egyelőre semmi olyan esemény nem következett be, amit beharangoztak. A bulgár főváros ellen megindított terrortámadások sem fogják azt a sikert hozni, amit légierejük fölényében bízva, az angolszászok elképzeltek. A döntőnek igérkező év harcai keleten a beállott olvadás miatt sárban rekedtek meg. Az 1941-es rettenetes tél után, amelyik megmentette a Szovjetet, az 1943—44-es enyhe tél valóságos csodának tünik fel, mert viszont a szovjet téli támadása lendületét, az utánpótlási zavarok okozásával teljesen lefékezte.

Hozzátartozik még az általános helyzet megítéléséhez az is, hogy a teljes egyetértésben együttműködő ellenségeink egymást vádolják különbéke tapogatózásokkal. A Pravda Angliára gyanakszik, egy angol lap pedig a Szovjetre.

Japán eredményes védőharcai a szige-

Észt önkéntes vizirepülőkötelék a balti partvidéket ellenőrzi



teken változatlanul eredményesen folynak és a tengeri háború 1944-es kilátásai is kedvezőek.

A szovjet arcvonalon Zsitomirnál, a teljesen ködös idő felhasználásával megindított szovjet téli offenzíva kezdeti sikereket ért el a Pripjet-mocsárvidéken és attól délre. A csatlakozó támadások a déli arcvonal többi szakaszán is kritikus helyzeteket teremtettek, azonban Manstein tábornagy oly hadvezéri rátermettséggel lett urrá minden helyzeten, hogy ezt még a hadtörténelemben tanítani fogják. Keleten kis erők harcolnak nagy tömegekkel szemben. A keleti frontról kivont német csapatok hiánya természetesen érezhető az arcvonalon, de a páncélosok és a légierő mesteri alkalmazásával és együttműködésével egy gyengén megszállt arcvonal is tartható. Ez a védekező harc természetesen nagyon igénybeveszi a repülőket. A bevetések számánál nincs séma, ha kell az összes gépszemélyzet napokon át naponta számos vállalkozásban vesz részt, nemcsak a vadászoknál, hanem az összes többi alakulatnál is. Bombatámadások szinte futószalagon érik a szovjet tartalékokat, harckocsigyülekezéseket, megszállt falvakat, szabad szárnyakon feltünő ellenséges erőcsoportokat. A légitámadásokkal demoralizált, gyakran szétugratott szovjet kötelékek nagy veszteségeket szenvednek, mielőtt a földi harcba beavatkoznának. A magyar bombázók, vadászok és felderítők kis számukat meghaladó eredményességgel vesznek részt a küzdelemben és vadászrepülőink közül már többen közelednek, főleg januári eredményeik után a huszadik légigyőzelemhez.

A keleti arcvonalra legjellemzőbb az, hogy délen Berdicsevtől egész a Dnyeper-torkolatáig és északon Rjesicától—Szentpétervárig a legszívósabb védekezésben és ellentámadásban van a német haderő, míg nagyjában Rovno—Koveltól keletre engedett a Rokoszovszki szovjet generális parancsnoksága alatt álló lovas-páncélos hadseregnek és visszavonult. Ezzel a támadó szovjet hadseregnek jobb- és balszárnya is állandó bekerítés veszélyében van. Az olvadás ezt a helyzetet még inkább súlyosbítja.

A szovjet erő július óta morzsolódik, az utánpótlás fokozódó nehézségekkel küzd. Páncélos tömegek téli felszerelésű új csapatok feltüntek ugyan a balti államokkal szemben álló szakaszon, nagy tüzérséget is tudott összpontosítani a szovjet hadvezetés, de a német vezetés a téli offenzívát kivédi.



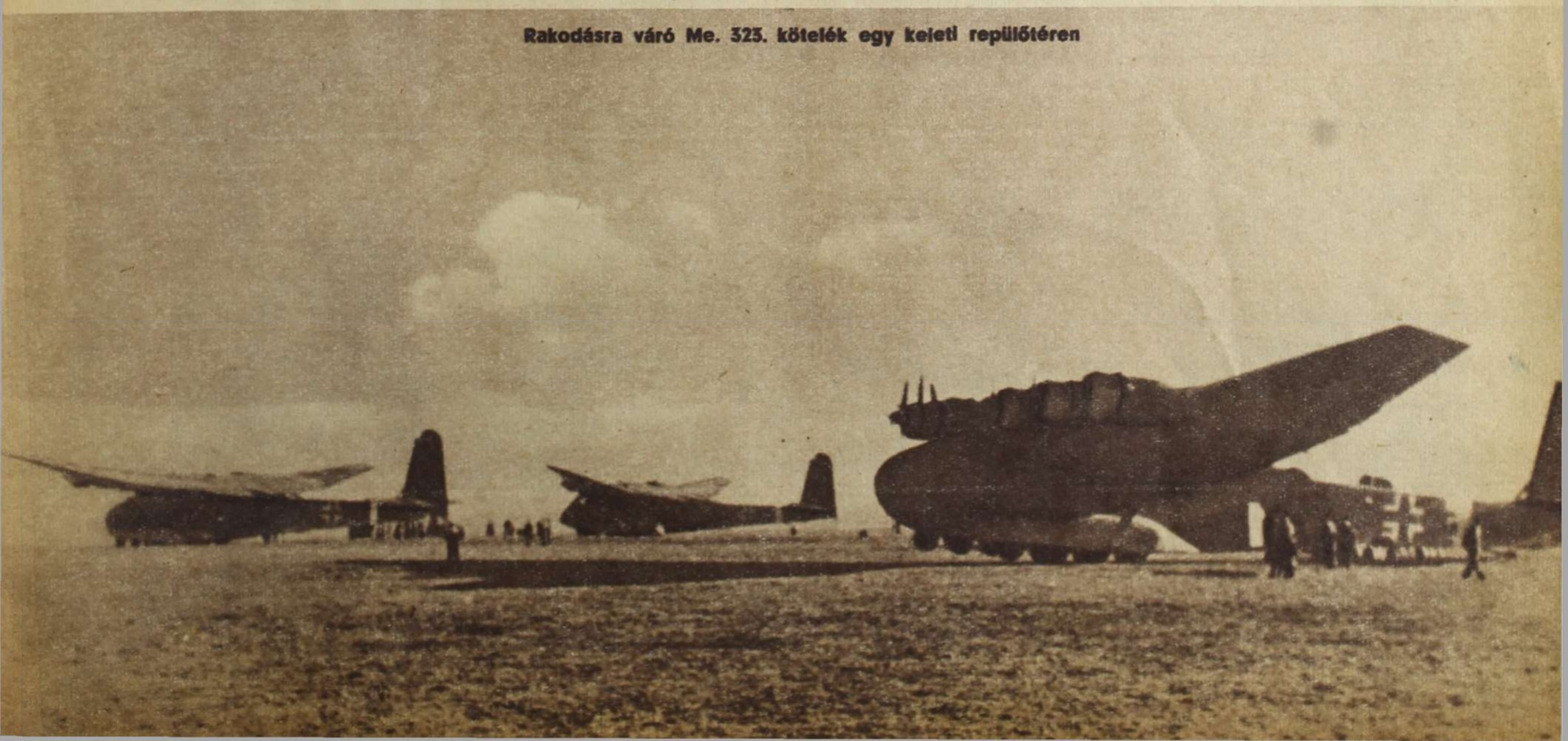
Egy bolgár vízirepülőtámaszpont kedvence

Az olasz arcvonal harcairól nem lehet máskép írni, mint egy rosszul tervezett, az ellenség ellenállóerejét lebecsülő hadműveletről. Miután a front Rómától 100 kilométerre délre megrekedt, most Róma alatt újabb partraszállással akarják sarkából kimozdítani az igen erös német védelmet. Ez a vállalkozás még kezdeti állapotban van, de a német légierő máris súlyos csapásokat mért a partraszállást biztosító hajóhadra és szállítóflottára. A Pontusi-mocsarak helyén, ahol Mussolini virágzó új községeket és Olaszország egyik legjobb termőföldjét varázsolta elő, létesült az új angolszász hidfő. Jellemző az olaszországi hadihelyzetre, hogy elég volt három német páncéloshadosztály megjelenése, hogy az angolszász hadvezetőségnek gyorsan újabb partraszállást kelljen végeznie, hogy lekösse azt a német erőt, ami esetleg Cassinónál vagy az Adriai-tenger mentén áthúzza az angolok minden számítását.

A nyugati légiháború számos terrortámadása után, ami elsősorban Berlint érintette súlyosan, az amerikaiak nappali támadásokkal is kísérleteztek. A német nappali és éjjeli vadászvédelem a legsúlyosabb veszteségeket okozva, veri vissza a Közép-Németország ellen megújuló támadásokat. Először volt arról is hír, hogy nagyobb német kötelék támadta Londont. Egy hónap alatt az angolszász bombázók 523 gépet veszítettek. A nyugati partraszállás közeljövőben várható eseményeinek előjele a nyugati partok mentén fokozódó légitevékenység.

Bt.

Rakodásra váró Me. 323. kötelék egy keleti repülőtéren



Ilovszkoje védelme 1943 január havában

(3. folytatás)

Január 17-én a körülzárás megtörténtével Ilovszkoje község az orosz támadások ellenében a magyar hadsereg nyugati, szilárdan álló védőbástyája lett. Védőgyűrűnkben a szó szoros értelmében minden talpalatnyi helyet megtöltöttek a földi csapatok emberei.

Állomástisztünknek, Böhm Péter százados, jó öreg Peti bácsinknak minden gond egyszerre leszakadt a válláról. Eddig csak úgy főtt a feje derék »sztarosztánknak«, hogy hova helyezze az órákra vagy egyetlen éjszakára falunkban pihenést kereső csoportokat és egyéneket úgy, hogy védelmi harckészségünk és sebesültjeink helyzete hátrányt ne szenvedjen. De most? Utánam az özönvíz — jelszóval mást nem tehetett, mint ő maga is feladta állomástiszti rezidenciáját az Éva-utcában és bevonult hozzánk a törzs szállásra. (Közbevetőleg megjegyezve, magyar neve volt minden utcának. A Kossuth Lajos-utca csak úgy megvolt, akár Debrecenben, a Fő-utca akár csak a magyar nótában, sőt a Kacsa-utca is, akár Budán — utóbbi gyaníthatólag Clauder Erik mérnök-százados kedvéért, aki nem akart egészen megválni otthoni környezetétől, illetve »támpontjaitól.«)

A falu tehát zsúfolásig megtelt. De még mindig újabbak jelentkeztek. Már nem tömegek, csak kisebb csoportok, egyenként kószáló, agyonfáradt, többé-kevésbbé elfagyott végtagú emberek.

A községünkben rekedt menekülök számát körülbelül 4—5000 főre, a sebesültekét úgy 800 főre becsültük...

Élelmet, italt továbbra is megszámlálhatatlan mennyiségben osztottunk szét közöttük, de már a bizonytalan jövőt számításba véve, erősen csökkentettük az adagokat.

A hadseregparancsnoksággal eddig is megvolt a rádióösszeköttetésünk. Gyakran sugárzott felénk a közlés, hogy harcolva visszavonuló földi csapatok felváltanak bennünket. A harchelyzet azonban mindig úgy hozta magával, hogy ezekkel a részekkel egyáltalán nem találkoztunk. Most pedig a körülzárás megtörténtével, végképpen le-



A harcok színtere

mondhattunk róluk. Január 18-án Heppes százados kénytelen volt feladni a repülőteret. Az ottani védelmi vonalakra minden oldalról rendkívül súlyos nyomás nehezedett. Nikolajevka orosz kézre került. Egy onnan jövő, erősebb harckocsitámadás azzal fenyegetett, hogy a repülőteret a főútvonal mentén elvágják a községtől. A körvédővonalat összébb kellett húzni!

A visszavonulás következtében, a repülőtéren felhalmozott rendkívül nagyértékű anyagokat természetszerűleg meg kellett semmisíteni. Az üzemképtelen gépeket benzinnel kellett leönteni, a hozzátartozó felszereléseket máglyába összehordva ugyancsak benzinnel és kézigránáttal gyujtották fel. Szomorú pillanatok voltak! Jóval később a harcok elültével is komor arccal és könnybelábadó szemmel emlékeztek vissza katonáink erre a tragikus munkára. Mint fekete zászlók komor erdeje — gomolyogtak a repülőtér felett a felgyujtott repülőgépek füstfelhői.

Mindössze néhány élelemmel és lőszerrel megrakott gépkocsi került a faluba. A repülőtér védői a falu keleti szegélyét szállták meg. A reptérparancsnokság a dandárparancsnokságon kapott helyet. Most már végképpen gombostűt sem lehetett volna sehol leejteni. A dandárparancsnokságon óriási volt a forgalom. A védőállásokkal az összeköttetés a legszorosabb volt. Közben állandóan jelentkeztek a földi fegyvernembeli visszavonuló tisztek és parancsnokok. Csukás alezredes fáradhatatlanul működött. Jobbkeze és segédtisztje — Pálos Géza főhadnagy — éjjel-nappal percnyi pihenés nélkül talpon volt: intézkedett, jelentett, végrehajtott, helyzetnyilvántartást végzett, stb. stb. Kurucz György százados, a légvédelmi tüzérparancsnok, személyesen számolt be a légvédelmi gépágyúk harchelyzetéről. Platthy Árpád szds. is, az Ilovszkoje-i alkörlet parancsnoka, fáradhatatlanul és tele energiával irányított.

A szállásmesteri osztályon Deák László főhadnagy, gh. főnökünk az italt és élelmet, Novitzky István zászlós a lőszert osztogatta.

Igazi „nagyüzem" lettünk! Magam azon igyekeztem, hogy a visszavonulókból mennél több harcegységet alakítsak. Ezeket a dandárparancsnokság közelében helyeztem el s élelmezésük erősebb feljavítása után karhatalmi szolgálatra rendeltem ki. Igaz férfiúnak



Ilovszkoje téli köntösben



Használhatatlanná vált tehergépkocsi az ilovszkojei templom előtt



Megérkezik a tábori repülőtérre a parancsnoki Ju. 52

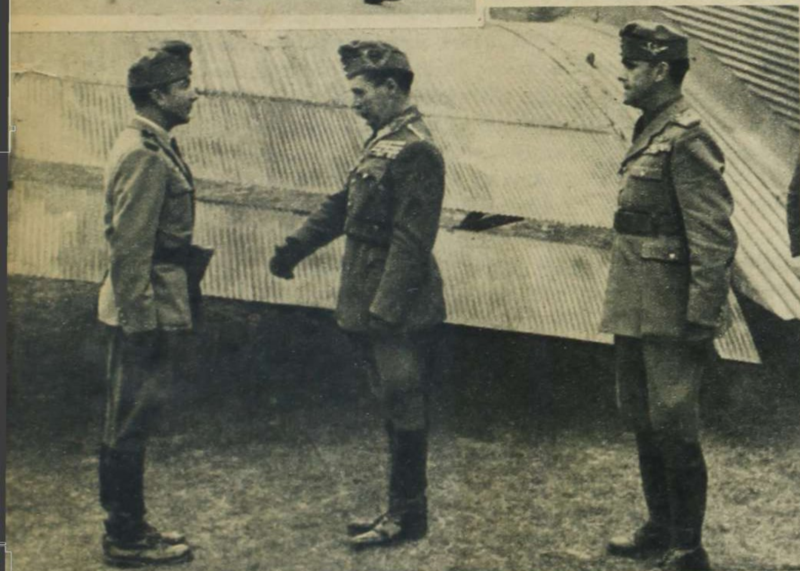


Egyik repülőterünkön

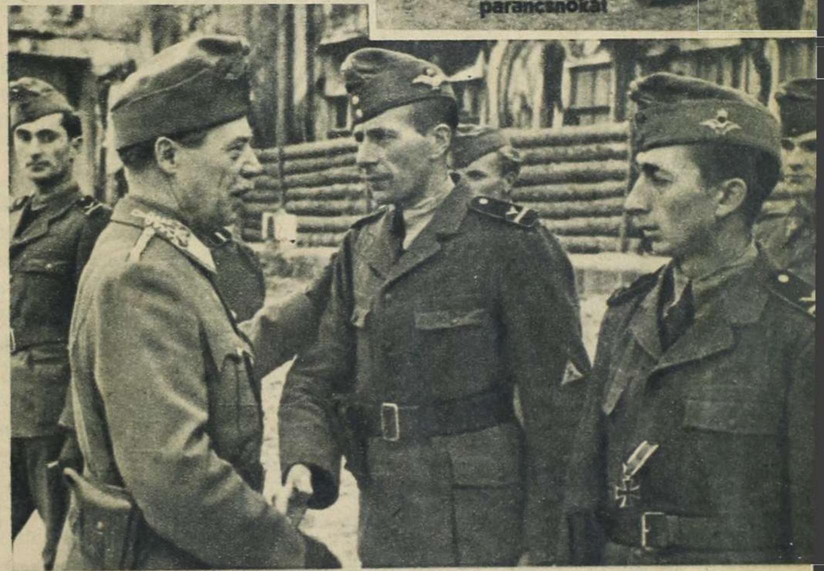
A HONVÉD LÉGIERŐK PARANCSNOKA MEGSZEMLÉLI REPÜLŐALAKULATAIT



Német repülőtábornok üdvözli a légierők parancsnokát



Egyik kiváló századparancsnokunk jelenkezését fogadja



Különösen bevált tiszthelyetteseivel beszélget

A parancsnok elbeszélget a repülőtér személyzetével





Légvédelmi gépágyú tüzelőállásban a dandárparancsnokság előtt



Mocsáry István őrnagy jelképes sírja a sztarivszkoli repülőtéren

és kiváló bajtársnak bizonyult e téren különösen Aba-Novák Sándor zászlós, aki mint egy gyalogezred gazdasági tisztje került hozzánk, sok harc és nélkülözés után. Elpusztíthatatlan energiájával és örök kedélyével teljesértékű segítőtársam volt. Az áttörés alkalmával hősi halált halt. Tisztelet emlékének!

...A helyzet egyre komorabb képet öltött. Az oroszok gyűrűje jóformán a község széléig nyomult előre. Szinte a lehelletüket éreztük az arcunkon. A körülzárás megtörténtével feladatunkat: az Ilovszkoje-i támpont megtartását, ezzel a visszavonulás biztosítását — teljesítettük. Már csak egyetlen feladatunk maradt hátra. Kitörni innen s ezzel a visszavonuló tömeget és főleg a sebesülteket megmenteni. Hangsúlyozom, nem magunkat, de a faluban rekedteket és a sebesülteket! Mi, a védelmi vonal védői, elszántak és fegyelmezettek voltunk valamennyien. Magunkról biztosan tudtuk: ha kell, áttörünk kétszerannyi oroszon is. Repülők voltunk! Nem egyszer néztünk békében is szembe a halállal. A földi harc pedig mint különleges sportteljesítmény is izgatott bennünket.

A faluban rekedt ezrek és a sorsukat hozzánk kötött sebesültek óriási felelősséget jelentettek: azt, hogy áttörve, olyan kaput nyissunk, amely nem zárul be azonnal mögöttünk, hanem biztos átjárókent kezünkben marad mindaddig, amig az utolsó szál ember, az utolsó sebesültszállító szán is biztonságba került. Ilyen feladatra pedig, őszintén szólva, de természetszerűleg is, nem voltunk sem felkészülve, sem kiképezve. Orosz elitcsapatokkal állottunk szemben! Földi elitcsapatokkal. A gyalog földi harcra pedig kizárólag a készség és a vállalkozószellem volt meg bennünk. De gyakorlat, tapasztalat, kiképzés...?!

Mindnyájunkban inkább mint kedves és derűs emlékek éltek a ludovikai, repülőakadémiai, később a repülőtéri gyalogsági gyakorlatok, lövészetek, stb. Élénken emlékeztünk még a tavalyi német képeslapokból a sündisznóállásokat védő német repülőcsapatok hősies küzdelmére. Amilyen elismeréssel hajtottuk meg zászlónkat a földi bajtársak hősiessége előtt, itt Oroszországban, hallva az 1942. évi Tim-i, Sztari—Oszkol-i, Korotojak-i, Uryv-i, stb. harcokról és éppenséggel a mostanában lefolyt szörnyű téli küzdelmekről, amelyekből már mi is jócskán kóstolót kaptunk, — éppen annyira más volt a mi beállítottságunk.

Ráadásul milyen alárendelt tűzerővel rendelkeztünk! Golyószórónk alig volt. Aknavetőnk és gránátvetőnk — a modern harcnak ezek a jellegzetes tűzfegyverei — egyáltalán nem! Géppuskáink mellett pedig a géppuskás harceljárásban kiképzetlen emberek állottak. Röviden: oldalunkon szilárdan csak az erkölcsi erő állott és a feltétlen kötelességérzet földi bajtársaink iránt

Sok gondolkoznivalónk azonban nem maradt. A falu magasabb pontjairól már szabadszemmel is láthatók voltak az orosz csoportosulások. Az áttörést mennél hamarább meg kellett kezdenünk, mert az idő csakis az ellenség erősödését és saját gyengülésünket eredményezhette.

Csukás alezredes el is határozta magát a támadásra. Miután eredeti feladatunkat teljesítettük, a hadseregparancsnokság dandárparancsnokunk elhatározását jóváhagyta.

Nekivághattunk az újabb és súlyosabb feladatnak!! **Dósa szds.**

(Folytatjuk)

Két levél a frontról...

Egy fiatal magyar vadászrepülő két levelét közöljük. Molnár László hadnagy legkiválóbbjaink egyike s szüleinek naplószerűen megküldött levelei — hisszük — minden olvasónk számára érdekesek s egyben fényes bizonyságai annak, hogy a magyar pilóták nehéz helyzetben is megállják a helyüket.

Drága jó Szüleim!

Életem legszebb napjait élvezem idekint s azt akarom, hogy kedves Szüleim is együtt örüljenek velem. A futárgép ugyan már elrepült a postával, de azért megírom ezt a levelet, hogy a holnaputáni magával vihesse.

Mindenek előtt jól vagyok, egészséges vagyok és mint láthatják, a hangulatom remek. De miért is ne volna remek, amikor a szerencse istennője olyan kegyes volt hozzám, hogy kétszeres magyar rekordot sikerült felállítanom... Elmesélem a történetet, mert tudom, hogy örülni fognak neki.

Tegnap szabadvadászatra indultam. Az idő is, a hangulatom is barátságtalan. Előbbi felhős, szürke, utóbbi bosszús, mert már hetek óta nem találkoztam ellenséggel. Eleinte észak felé repültem, de a felhőalap oly alacsony, hogy hamarosan keletnek fordítom gépemet. Alattam az első vonalak harca hullámzik; figyelem a mozgalmas képet. A felhőalap lassan 600 méterig emelkedik. Óvatosan repülök, mert újonckísérőm van. Vasútvonal ágazik szét alattunk, követem az északi vonalat és berepülök szovjet területre. Most már még erősebben figyelek, mert minden pillanatban találkozhatunk ellenséges gépekkel. Alig telik el néhány perc, a szürke, északi szemhatáron fekete pontok jelennek meg, mind nagyobbra nőnek s ahogy rohanva közelednek felénk, már a gépek formáját is ki lehet venni.



— Ellenséges bombázók, mögöttük vadászok! — közlöm megfigyelésemet kísérőmmel rádión keresztül. Azután közelebb hívom és szorosan a felhőalap alá húzódunk. A pontok egyre nőnek. Idegeim megfeszülnek, a botkormányon lefordítom a lőbillentyűt. Mintegy 30 darab ellenséges bombázó viszi halált és pusztulást hozó, súlyos terhét saját területeink felé. Mögöttük 10 vöröscsillagos vadász hempereg a levegőben, hogy előnyomulásukat biztosítsa. A következő pillanatban egészen közel egymás mellett suhanunk el ellentétes irányban.

— Támadunk — adom ki a parancsot kísérőmnek és bukófordulóval a gépek közötti hézagba a bombázók alá zuhanok. Kísérőm átvált alattam és velem együtt zuhan a bombázók alá. Hüvelykujjamat a gépágyú gombjára csúsztatom és a célzókészülék elektromos fénypontját ráviszem a hozzám legközelebb eső bombázó hasára. Célzókészülékemben egyre nő a szovjet gép sziluettje, ujjaim türelmetlenül megrándulnak, de le kell győznöm ezt a türelmetlenséget, közelebb... közelebb... nehogy ellenfelem a messziről megnyitott tűz alól kifordulhasson! Már minden részét pontosan ki tudom venni, a szárnyakon látom a vörös csillagot, az az érzésem, hogy mindjárt elütöm... Most!... összeszorul a markom, ujjaim lenyomják a gépágyú és a géppuskák gombjait... Tűz...

A sorozat apró, vörös lövedékei belevágódnak a gépbe, láng, füst, korom robban ki belőle, pályája mind meredekebben ível a föld felé és égő fáklyaként zuhan le a mélybe. Gépemet felrántom, jobbra tőlem egy másik szovjet gép zuhan égve a föld felé.

Az oltalmazó vadászok körülöttem hemzsegnek. Azon csodálkozom, hogy még egyikkel se ütköztem össze. Fordulómmal sikerül mögéjük kerülnöm és már ismét zuhanok a bombázók alá. Ujabb áldozatom még közelebb fekszik előttem, mint az előbbi. Mindenhonnan tüzeső fogad, de nem fordítok el, mert remek lőhelyzetben vagyok. Már a hűtőjét is pontosan látom a célzókészülékemben.

Tűz... a gép egy kicsit megbillen, balra csavarodik... lángnyelv... utána koromfekete füstcsík... fejre áll, az egész gép már csupán egy zuhanó füstcsóva... Gépemet áträntom felette és amint utánanézek, hatalmas robbanással fröccsen szét a talajon.

Mögöttem bosszúra szomjazva ugatnak a szovjet vadászok gépágyúi. Éles ívben szembefordulok velük. Merőlegesen nyomom le a gépem, hogy eléjük tudjak lőni. Egyik éppen szembe röpül velem, végighúzom hátán az izzó tűzcsóvát... eltűnik alattam. A többi felülről zuhan rám. Körülöttem tele a levegő foszforcsikokkal. Igen éles fordulóval sikerül átbújnom közöttük és egy hatalmas rántással mögéjük vágódom. Szétugranak... Ez kellett nekem! Újra a bombázók alá zuhanok, a legközelebbi kissé oldalt fekszik tőlem, lövésze elkeseredetten ontja rám tüzét. A kabinom mellett vágódnak el a sorozatok. Már olyan közel vagyok hozzá, hogy jól látom dühtől eltorzult arcát. Ujjaim ráfeszülnek a lőbillentyűre, azután már csak egy kormos villanás látszik a szovjet bombázó helyén, amely mind meredekebb pályán zuhan a havas föld felé...

Amíg ismét felhúzok a felhők magasságáig, kísérőmet keresem, de nem látom sehol. Fölöttem négy szovjet vadász húz be a felhőrétegbe, de tőlem balra még látok kettőt. Utánuk fordítok, amire azok zuhanva menekülnek a föld felé. Ebben a pillanatban még látom, valahonnan felülről, két vadász fordul felém. Sebaj — gondolom magamban — most már mégsem értek utól! — és rámegyek az előttem zuhanó kettő közül a jobbszélsőre. Foszforcsíkjaim a kabinja körül füstölögnek. Halálfélelmében a legelképesztőbb vergődésbe kezd. Sorozataim elől többször kifordul, hirtelen le akar borítani... már majdnem elütöm... tűz!

A gép tehetetlenül pereg a föld felé és lángolva robban fel a fehér mezőn.

Mélyet lélegzem a friss levegőből. Tagjaim, idegeim zsibognak, forgatom a fejem jobbra-balra, de egyetlen gépet se látok a légtérben... Tekintetem az alattam húzódó havas tájra téved... négy üszkös géproncs lángol odalenn... és most hirtelen felenged bennem a feszültség, ráeszmélek a valóságra: négy légigyőzelmem volt egymásután! Összeszorul a torkom a boldogságtól! Ez rekord!

De hol a kiserőm? Hívom rádión, nem jelentkezik... Keresem egy darabig, azután hazafelé veszem az irányt, mert üzemanyagom fogytán van.

Repülőterünk fölött négyszer húzok végig egészen alacsonyan billegő szárnyakkal. A földi bajtársak sapkáikat dobálják felém és amikor leszállok, egész tömeg rohanja meg gépemet. Magyarok, németek vegyesen. Ezer kérdéssel ostromolnak, nevetnek, gratulálnak, azután feltűnik a „Mölders Vadászosztály" lovagkeresztes parancsnokának karcsú alakja. Elémegyek és büszkén jelentem:

— Herr Hauptmann, ich melde gehorsamst, vier Abschüsse!

Mosolyogva gratulál, kikérdez a részletekről. Én vagyok az első „Vierling", eddig egy felszállásra kettő volt a rekord; mindenki őszinte örömmel gratulál.

S hogy teljes legyen az öröm, kísérőm is megérkezik, ő is billeg... Neki két légigyőzelme volt.

Este fáradtan bújtam az ágyba, mert vagy húszszor el kellett mesélnem a légtharc történetét.

Képzelhetik drága szüleim, hogy milyen boldog vagyok. 68 bevetésemből 12 légigyőzelmem van s ebből ez az utolsó négyes sorozat még nemzetközi viszonylatban is az elsők között van.

Számtalan kézcsók és csók

Laci.



Molnár László hadnagy Messerschmitt gépében négyszeres légigyőzelme után

Édes jó Szüleim!

Leveleimet mostanában naplószerüen fogom írni, mert ritkábban jár hátrafelé a pósta.

Előző levelem óta ismét áttelepültünk és a Szovjet több izben komoly alacsonytámadásokkal zavarta meg csendes repülőtéri életünket. A támadások eredménye mégis jelentéktelen maradt s így nem is tulajdonítunk különösebb jelentőséget nekik. Az első támadásnál a legnagyobb gépágyú és bombazápor közepette négy legény segített gépem motorját beugrasztani, de valami hibája lehetett, mert minden igyekezetünk kárba veszett. A második támadásnál már szerencsésebb voltam. Ez elött a támadóhullám előtt felderitőgép repült, mire félpercen belül indulni tudtam, de a legnagyobb bosszúságomra nem sikerült elkapnom, mert az orrom előtt behúzott a felhőbe. Ez volt a szerencsém!

Visszafordulva repülőterünk felé, meglepetve látom, hogy a földön álló gépek között gépágyú sorozatok porzanak. Ahogy jobban odanézek, három szovjet bombázót és öt vadászt látok lecsapni a magasból. Én egyedül voltam a levegőben s nem volt értelme azon gondolkozni, hogy most mi is volna a teendő, támadnom kell, ez világos. Nekirohanok az öt vadásznak és legnagyobb meglepetésemre négy azonnal kereket old. Csak egy vette fel velem a küzdelmet, de azt otthagytam, mert most már fontosabb volt, hogy a bombázókat zavarjam el repülőterünkről.

Leborítok és egyenesen az egyik bombázó alá zuhanok. Hátsó lövésze még észre se vett, amikor egészen közelről megnyitom a tüzet. A vöröscsillagos gép teste szinte egy pillanat alatt kigyullad, orra az ég felé rándul, azután fejre áll és a repülőtér mellett a földre zuhan.

Gyorsan áthúzok a másik alá, hogy azt is tüz alá vegyem, de szerencsére a célzás előtt még hátra pillantottam és így még idejében észrevettem az előbbi vadászt, amint nagy sebességgel közeledik felém. Kitartó Raddy barátom határozott helyzeti fölényben volt. Második áldozatomat ott kellett hagynom és minden tudásomat össze kellett szednem, hogy lerázzam a nyakamról. Rövid forgolódás után villámgyors mozdulattal sikerült szembefordulnom vele és megkezdődött a tánc. Másodpercről-másodpercre kellett ledolgoznom a helyzeti hátrányt. Végre elértem az ő magasságát. Ez annál is nehezebb volt, mert az ő gépe fordulékonyabb volt az enyémnél.

A szívós és elkeseredett párharc váltakozó szerencsével folyt a repülőterünk közelében. A légiharc negyedik percében sikerült a háta mögé kerülnöm. Gépágyúim vadul ontották a tüzet az előttem táncoló karcsú géptestbe. Ekkor már az első vonalak felett jártunk. A Raddy végre lángot fogott és belezuhant a földbe.

Amikor repülőterünk légterébe visszatértem, az ellenséges gépeknek végleg nyoma veszett. Legénységünk az egész küzdelmet végignézte a földről, ami harci kedvüket és lelkesedésüket igen nagymértékben fokozta. Ez volt a tizenharmadik és tizennegyedik légigyőzelmem.

Később kimentünk a bombázógép roncsaihoz, amely egészen közel feküdt a repülőterünkhöz. Pilótája 1921-ben született, politruk hadnagy volt, amint azt irataiból megállapítottuk. Szegény fickó már a levegőben meghalhatott, mert a hátán keresztül haslövést kapott. A gépben igen érdekes dolgokat találtunk, többek között robbanó töltőtollakat...

*

Levelemet ma folytatom, mert még nem tudtam postára adni.

Tegnap jubiláltam hetvenötödik bevetésemet.

A légitevékenység kölcsönösen erősödik és a földön is súlyos páncélos-csaták dúlnak. Századunk mindég több légigyőzelmet arat s ez azt mutatja, hogy kezdünk belejönni a táncba.

Parancsnokom felterjesztett I. és II. osztályú vaskeresztre, de a németek addig nem adják meg, amíg a vele egyenértékű magyar kitüntetéseket, tehát elsősorban a Signumot meg nem kapom.

Tegnap igen kemény légiharcban voltam, ahol lelőttem a tizenötödik és a tizenhatodik gépemet. Kísérőm lemaradt mellőlem s így csak az egyik lelövésem igazolt, mert azt a németek látták. A másikat most kutatjuk a saját csapatoknál, mert az is még az arcvonalakon innen zuhant le.

Bevetéseim száma hetvennyolc.

*

Lembergből fejezem be levelemet, ahova éppen engem küldtek a futárpostával. Kérem kedves Szüleim, ne aggódjanak a nagy szünetek miatt, de sürübben nem tudok írni. Egészen közel vagyunk az arcvonalhoz és hátrafelé igen kevés a mozgás.

Éppen most kaptam kézhez a Légierők parancsnoka úr táviratát, amelyben személyes jókívánatait fejezi ki a multkori négyszeres légigyőzelmem alkalmából és egyben elrendelt soronkivüli kitüntetésre való beadásomat a Magyar Érdemrend Tisztikeresztjére.

A csomagot most kaptam kézhez, nagyon köszönöm, minden nagyon finom benne.

Mindkettőjüket szeretettel csókolom

Laci.

* *

A Kormányzó Úr Őfőméltósága 1944 február hó 3-án M. L. hadnagynak az ellenség előtt tanusított vitéz magatartásáért a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét hadiszalagon a kardokkal adományozta. (A szerk.)

Beszél az öreg Sas...



(Vitéz Fejes István műszaki tisztviselő, aki Kiss József után az első világháború legeredményesebb magyar vadászrepülője, felnyitotta tapasztalatainak gazdag tárházát és mult évi december hó 15-én a honvédműsor keretében az alábbi rádióelőadást tartotta fiatalabb bajtársai részére. A szerk.)

*

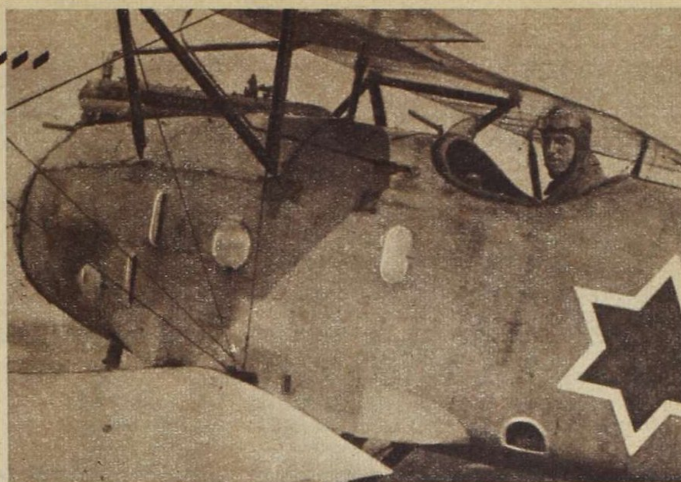
Amikor az első világháború idején, 1916 tavaszán, többszöri kérésemre végre áthelyeztek a repülő csapathoz és Ujvidéken megkezdték repülőgépvezető-kiképzésemet, magam sem hittem volna, hogy még ma, 28 év multával is éppen olyan szenvedéllyel keresem fel a felhők világát, mint akkor. Pedig igazán nem panaszkodhatom azzal, hogy nem volt elegendő alkalmam a repülésre, sőt módomban állt azt végigélvezni a vadászrepüléstől a vakrepülésig, a kétkormányos oktató „favágás"ától a levegő akrobatikájáig, a műrepülésig.

Alig fejeződött be a kiképzésem, 1917 januárjában az olasz hadszíntérre, az Isonzó arcvonalra kerültem a 19. repülőszázadhoz. Nem volt könnyű dolgunk. Az Isonzó légtere jóformán sohasem volt tiszta az ellenséges vadászoktól és ha légiharcra került a sor, legtöbbnyire túlerejű, valamint a mienknél fölényesebb repülőtulajdonságú gépekből álló kötelékkel kerültünk szembe.

Nekünk, mint vadászoknak, hiszen 1917 közepén a híres Fiala-vadászszázadhoz helyeztek át, egyenesen keresnünk kellett a harcot és bizony a két év alatt, az összeomlásig jó néhányszor elsuhintott mellettem a csontkezű Kaszás. Végül mégis mindig sikerült győztesen kikerülnöm az életre-halálra menő, fogcsikorgatva vívott küzdelemből és 17 földresujtott ellenfelem bizonyítja, hogy a túlerő és a jobb gép még nem minden . . .

A harcok elültek és a béke munkája kezdődött. A béke természetesen csak a politikai helyzetre vonatkozik, mert a repülésben soha sincs béke. Ha nem is les a gépvezetőre az ellenség géppuskacsöve, a repülés mégis mindig harc. Harc az elemekkel, a buta véletlenekkel, az anyag kifáradásával és a gépvezető helyzetét még súlyosbítja a felelősségérzet a kezeire bizott értékes nemzeti vagyonért és a benne ülő utasokért . . .

A béke kezdődött tehát, de milyen béke . . . Az átkos emlékű Trianon polgári mezbe bujtatott bennünket. De a polgári ruha alatt katonaszív dobogott és mi lelkesedéssel fogtunk hozzá a magyar repülés megteremtéséhez. Naponta hosszú órákat töltöttünk az iskolagép első ülésében, estefelé néha 50—50 felszállás terhével tértünk nyugovóra, de az új magyar repülőgépvezetők száma egyre nőtt, köztük a hősi emlékű Kormányzóhelyettes Urunkkal, akinek én lettem az oktatója az első fokon . . .



Fejes bevetésre indul az avianói repülőtérről D III. gépével

És a légiforgalom? Olyan időben nyertem ide beosztást, amikor még hire-hamva sem volt a láthatárjelzőnek, az elfordulásmutatónak s a ködben, felhőben jóformán csak érzékkel, sőt a mai szemmel nézve csak szerencsével repültünk. Ma, a pompás vakrepülőműszerek korában önkéntelenül is megborzong az ember, ha néhány olyan repülése jut az eszébe, amelyet a légiforgalom hőskorában a Budapest—Bécs, vagy Budapest—Velence útvonalon felhős vagy ködös időben hajtott végre.

Az elemek elleni harcban is sikerült felülkerekednem. De ebben a harcban nem is veszíthet az ember, ha alaposan felkészül a repülésre, ha a felszállás előtt a földön hagyja minden lelki buját-baját és csak a repülési céljával törődik. Ha a repülés közben váratlan helyzetek adódnak elő, higgadtan és megfontoltan cselekedjék. Tehát hidegvér . . . Jó magam eddig már 28.000 felszállást végeztem, 8000 órát töltöttem a levegőben, de még ma is gondosan felkészülök minden felszállásra. Pedig, úgy hiszem, van egy kis gyakorlatom, na meg a szívem is helyén van még, hála Istennek, amihez elég hivatkoznom arra, hogy folyó évben, 53. életévem ellenére is lerepültem a magam 400 óráját . . .

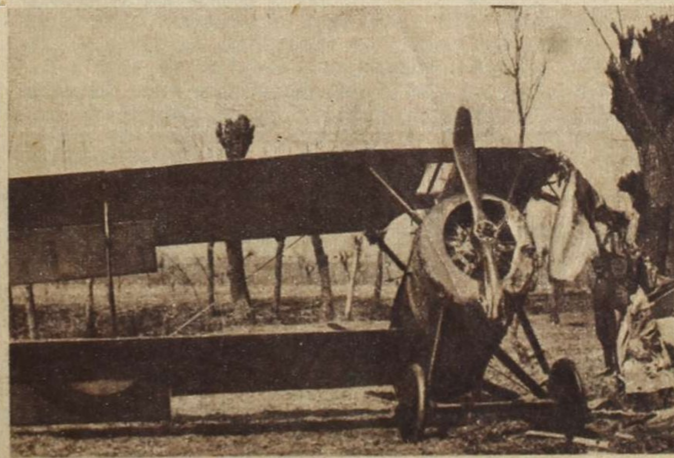
Sokan fordultak már hozzám, főleg ifjú bajtársaim közül, hogy mi a sikeres repülésem titka. Mindnyájuknak az említetteket mondtam: alapos tudás, hidegvér és amit egy repülőgépvezető sem nélkülözhet, egy adag szerencse.

Példaképpen két élményemet adom közre hallgatóimnak. Az egyik még a világháborúban történt, a másik pedig húsz évvel később, a légiforgalomban.

1918 nagyszombatján portyázó repülésen voltam a Piaven túl, az ellenséges terület felett. Egyszerre négy angol Sopwith vadászt vettem észre magam alatt. Üzemanyagom fogytán volt már, ezért óvatosan hazafelé fordultam. Az angolok nem tágítottak és egyre jobban közeledtek felém. A Piave-menti Oderzo felett jártunk már, amikor



Sikeres légiharcainak eredményeképp a híres 51. vadászszázadhoz helyezték át. D. III. gépe előtt



15. légigyőzelmét ezen a Sopwith-vadászon aratta





Mint forgalmi pilóta Mátyásföldön





1926-ban ő képezi ki elsőfokon dicső emlékű Kormányzóhelyettes Urunkat

1943. Futárgéppel, indulása előtt

1929-ben avatja vitézzé a Kormányzó Úr

beértek. Rápillantottam a „benzinórá"-ra: csak negyedórai repülésre van üzemanyagom. Higgadtan átgondoltam a helyzetet: ha leáll a motorom, védtelenül ki leszek szolgáltatva ellenfeleimnek, jobb tehát még most szembeszállni velük. Gyors fordulóval rácsaptam a hozzám legközelebb repülő angolra. Váratlan visszafordulásom valószínűleg meglepte őt és már az első tűzcsapásom jól ült: égve zuhanni kezdett. De már én is benne ültem a másik angol vadász géppuska-tűzkévéjében. Cselhez kellett folyamodnom. Olyan mozdulatot tettem gépemmel, mintha eltaláltak volna, majd erősen zuhanni kezdtem. Az angolok — tekintettel arra, hogy már a saját terület felett voltunk — nem követtek és így 1000 méternyi zuhanás után felvettem a gépet. Motorom hamarosan leállt az üzemanyaghiány miatt és kényszerleszálltam. Gépemen 46 találatot számoltam össze utólag.

Húsz évvel később 1938 májusában Budapest—Velence—Róma útra indultam egy hárommotoros Savoia—Marchetti 75. forgalmi géppel. Velencébe elromlott rádióval érkeztem meg olyan rossz látási viszonyok között, hogy a leszállás csak a rádióval felszerelt gépeknek volt megengedve. Nekem azonban az üzemanyaghiány miatt nem volt más választásom. Másodpilótám, Csikós Zoltán őrmester felsóhajtott: „Na, túlvagyunk a nehezén!" „Ezt majd Rómában mondjuk meg!" — válaszoltam én. Igazam lett. Velencéből elindulva belehúztam a felhőkbe és 2000 méterig emelkedtem hogy az Apenninek gerince felett legalább 300 méteres biztonsági magasságom legyen. Számításom szerint Riminit hagytuk el, amikor a bal lábkormány erősen nyomni kezdte talpamat. Rögtön a fordulatszámlálókra néztem: a jobb motor fordulatszáma ezerrel visszaesett. Csikós a visszafordulást javasolta, de én bíztam abban, hogy a két motor is elhúz Rómába. A következő percben az Apenninek fölé érhettünk, mert igen erős viharzónába kerültünk. A villámlások és dörgések egymást érték. Egyszerre hangos csattanás és Maszlagi rádiós jelenti, hogy a villám belénkcsapott és az adókészülék ég. „Oltsd el!" — kiáltottam hátra és most már rádió nélkül, két motorral folytattam tovább az utat a sűrű felhőben. Visszafordulni az erős szél miatt ugyanis már nem lett volna tanácsos. Csikós halkan ismételgette mellettem: „Ugye, jó lett volna még idejében visszatérni Velencébe!" Nem válaszoltam és erősen figyelve a műszereket, vezettem a gépet. Nemsokára a középső motor is „köpködni" kezdett . . . „Na, még ez hiányzott!" — gondoltam magamban. Szerencsénkre már csendesebb zónába kerültünk és sikerült a repülési magasságunkat megtartani az egy jó motor ellenére. „De hol van Róma?" — kérdeztem magamban. Rövid fejszámolást végeztem és ennek eredményeképpen csakhamar süllyedni kezdtem. Szerencsecsillagom most sem hagyott el. Rómától délre, Ostia városától alig 5 kilométerre, a tenger felett 300 méter magasságban bujtunk elő a felhőkből. A többi már gyerekjáték volt és néhány perc mulva már a littoriói repülőtér gyepszőnyegén gurultunk.

Tehát mégegyszer, ifjú bajtársaim! A sikeres repüléshez alapos felkészültség, rendíthetetlen hidegvér kell s emellett bizonyos mértékig jólábon kell állni a szerencsével is. De ne felejtsük az idősebb Moltkenak, a híres hadvezérnek a mondását: „Állandó szerencséje csak az alaposnak van!"



Dr. Ember Sándor beszámol a MOVERO eredményeiről



A diszközgyűlés résztvevői

A MOVERO díszközgyűlése

A budapesti MOVE repülőosztály január 27-én este 7 órakor tartotta jubileumi díszközgyülését a központi MOVE-ház dísztermében. A feldíszitett nagyteremben szép számmal gyültek össze a MOVE repülői és az érdeklődő vendégek. Az asztalfőn foglalt helyet dr. Ember Sándor országgyülési képviselő, a HMNRA elnöke, a MOVERO vezérkarának élén.

Dr. Ember Sándor nyitotta meg a közgyülést. Beszéde elején rámutatott a nagyjelentőségü kettős évfordulóra, melynek alkalmából a díszközgyülést összehívták. A MOVE a közelmultban ünnepelte 25 éves fennállását, a MOVE repülőosztálya pedig ugyanakkor érkezett el a 15 éves működési évfordulóhoz. A két jubileum egybeesése örömmel tölthet el minden MOVE-repülőt és a példás repülőmunkában eltöltött időre büszkén tekinthetnek vissza. Dr. Ember Sándor emlékeztetett arra, hogy az egyesület működésének első évei összeestek a magyar vitorlázórepülés hőskorával. Ekkor vetette meg vitéz Háry László vezérezredes, a MAESz jelenlegi elnöke és Bernárd Mátyás alezredes vitorlázórepülésünk alapjait. Mellettük legnagyobb érdemei vitéz Petróczy István ezredesnek vannak, kinek egyénisége Douhet tábornokhoz, a nagy olasz repülőhöz hasonlítható.

Az egyesület multja után rátért a szónok a jelenre. Szomorú szívvel, de büszkeséggel emlékezett meg a mostani világháborúban hősi halált halt bajtársakról, akik a MOVE tagjainak sorából kerültek ki. Emléküknek néma felállással tisztelgett a közgyülés. Ezután örömmel köszöntötte dr. Ember Sándor a közgyülésen megjelent frontot járt és kitüntetett repülőbajtársakat.

Kevés magyar repülőegyesület mondhat magáénak oly sikerekben és eredményekben gazdag multat, mint a MOVERO. A kitünő oktatógárda tökéletesen kiképzett vitorlázórepülőkkel gyarapította évről-évre nagyobb számmal a magyar vitorlázórepülőgárdát. A kiképzés fejlődését szemléltetően mutatja az egyesület eredménytáblázata, melyben az utolsó — 1943-as — esztendő statisztikája a legsikeresebb:

Felszállások száma: 7132; repült idő: 802 óra; A-vizsgák száma: 66; B-vizsgák száma 41; C-vizsgák száma: 22; ezüstjelvény: 12; aranyjelvény: 1.

A jövő feladatait a még fokozottabb munkában jelölte meg dr. Ember Sándor. Erre a lehetőséget és az előfeltételeket mindenképpen igyekszik megadni a MOVE vezetősége és ebben számíthat a HMNRA segítségére. A magyar vitorlázórepülés bölcsőjét, a Farkashegyet, még korszerűbbé és használhatóbbá kell tenni. A MOVE itteni otthonát nagyobbítani fogják és új hangár áll építés alatt. Nagyobb, még magánkézen lévő területek kisajátításával a repülőterep kibővítése válik lehetővé. A Farkashegynek mindenképpen el kell érnie a Hármashatárhegy színvonalát, mert a terep erre alkalmassá teszi — mondotta dr. Ember Sándor.

A MOVE vidéki vitorlázótelepeit és repülőtelepeit is tovább kell fejleszteni. Mint a HMNRA elnöke mondotta, a közelmultban vitéz Háry László vezérőrnagy társaságában megtekintette a gyöngyösi repülőtábort és ekkor elhatározták, hogy itt fogják megteremteni a MOVE oktatóképzés központját. A gyöngyösi telep kiépítése már folyamatban van. Nagy területek bekebelezésével lehetőség lesz arra, hogy Gyöngyös motoros repülőteret is kapjon, amikor is megindulhat az eddig nélkülözött motorosvontatásos vitorlázókiképzés. Megvalósítás előtt áll a gyöngyösi egyedülálló különleges felszerelés, a felvonó, melynek segítségével a völgyben leszállt vitorlázógépet gépi erővel vontathatják fel a starthelyre.

A többi vidéki MOVE telep — így Esztergom, Sárospatak és Zalaegerszeg — is korszerűsítés előtt áll. Mindenekelőtt szemelőtt tartja a MOVERO vezetősége valamennyi telep gépállományának állandó frissítését és növelését.

A fejlődés egyik legfontosabb előfeltétele az egészséges versengés. A jövő útja pedig az eddigi szellemben továbbfolytatott munka. Nem lehet kétséges, hogy a MOVE repülői példaadó lelkesedéssel és tudással fognak tovább dolgozni és egyesületüket, de az egész magyar repülést újabb szép eredményekkel fogják gazdagitani — fejezte be nagy tetszéssel fogadott beszédét dr. Ember Sándor, a HMNRA elnöke.

Ezután a MOVERO főtitkári beszámolója következett, melyből az egyesület eddigi működésének részleteiről értesültünk. A beszámoló és a közgyülés bezárása után a megjelentek a fehér asztalnál maradtak együtt és ünnepi bajtársi vacsorán vettek részt. Mi azzal az érzéssel búcsúztunk körükből, hogy a magyar repülés egyik várában jártunk, ahol igazi repülőszellemben ápolják és viszik mindig előbbre a magyar repülés ügyét.

Stirling György

A német forgalmi repülőgépépités huszonötéves jubileuma

Az első lépések

1919 februárjában, tehát huszonöt éve indult meg az első német menetrendszerű légijárat. Néhány hónappal később a világ első forgalmi gépe, a Junkers F. 13. gép indult első repülésére. Ha e pillanatban a forgalmi repülés jelentősége a katonai repülőesemények mögött háttérbe is szorul, mégis nem felejthetjük el e jubileumot, annál inkább, mert a repülés mai óriási arányú fejlődésének és a ma még katonai célokra használt szállítógépek nagy számának hatására háború utáni közlekedésünk képe minden bizonnyal döntően megváltozik.

A közlekedés képét mintegy százhúsz évvel ezelőtt a vasút feltalálása változtatta meg. Ezzel vált a közlekedés a természeti erőktől függetlenné. A villamosság is jelentős új változásokat hozott, de főleg a robbanómotor adott új lökést a közlekedési eszközök fejlődésének. Ez tette lehetővé, hogy a vasút, hajó és gépkocsi mellett a repülőgép is megjelenhessék.

Kezdetben a repülőgép egyáltalában nem volt megbízható közlekedési eszköz. Éppen emiatt sokan sokkal inkább harceszközt láttak benne, főleg az első világháború tapasztalataként és nem ismerték fel a légi közlekedés óriási jelentőségét. Így az első világháborút követő években is elsősorban harceszköz maradt a repülőgép. Kereskedelmi jelentőségét minden más ország előtt éppen Németország ismerte fel s e téren a német teremtő elme minden bizonnyal hatalmas közlekedéspolitikai úttörő-munkát végzett. A repülőgép igazi közlekedési eszközzé főleg ez új háború után válik. Forradalmat nem várhatunk egyelőre a forgalmi repülésben, ehhez az esetleges új hajtóeszközök nagymértékű tökéletesedése szükséges, De azt megérjük, hogy a közeljövőben a távolságok megszűnnek és minden világrész közel kerül egymáshoz.

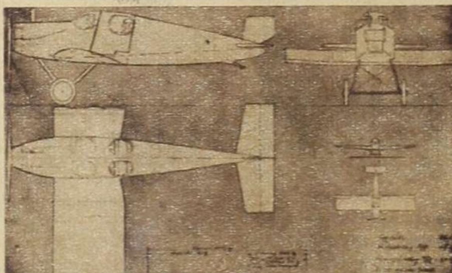
1919-ben a „légiforgalom" még ismeretlen fogalom volt. Néhány postaszállítási kisérlettől eltekintve, komoly vállalkozás e téren még nem akadt. Junkers professzoré az érdem, hogy elsőnek kezdette meg olyan forgalmi típusok műszaki fejlesztő és előkészítő munkáját, amelyekre példakép, minta még nem volt. Új gépnek kellett születnie, mely a repülőgépgyártás addigi hagyományaival szakitott és új irányt szabott a piacnak. Az ötlet maga igen merésznek mondható, hiszen annyi gép és motor volt valamennyi hadviselő fél kezében, hogy ez minden szükségletet messze évekre fedezett volna. Junkers mégis bízott benne, hogy a gazdaságilag célszerűbb megoldás győzedelmeskedik a szükségmegoldások felett.

A Junkers F. 13. útja

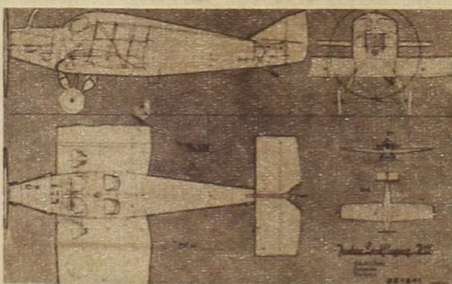
Minthogy a háború befejeződött, a gyártásban futó sorozatok alkatrészeinek felhasználásával próbáltak először gépet készíteni. Így született meg a Junkers J. 12. négyüléses, részben zárt fülkével; ez a Junkers J. 10. gép számos alkatrészét, így a szárnyat, irányfelületeket, motort, stb. használta fel. A J. 12. gépből fejlődött ki a F. 13., teljesen fémépítésben, zárt fülkével négy utas számára. Hét hónap alatt készült el az új gép. Fémépítésével messze megelőzte korát és a jövő fejlődésének útját mutatta meg.

Junkers számára most kezdődött meg a piacért való küzdelem. Új lépésre szánta el magát: maga indított légiforgalmi vonalat s egyben külföldi piacot is keresett. Rövid idő mulva John Larsen jelentkezett nála az amerikai kormány megbízásából és rövid félév alatt 23 darab F. 13. gépet vásárolt, előtte pedig a lengyel kormány vett egy gépet. Amerikában a gép nagy sikert aratott, számos rekordot állitott fel, gazdaságos üzemével és aránylag nagy sebességével igen kitűnt. Hasonló volt a siker Dél-Amerikában 1919 decemberében alapították meg Barranquillában a kolumbiai Scadta légiforgalmi társaságot, mely egy hónapra rá már két F. 13. géppel tartotta fenn üzemét. 1920 novemberében sikerült az Andok átrepülése. A következő években Boliviában, Braziliában, Chilében, Uruguayban és Ecuadorban, Argentinában alakult új légiforgalmi társaság, mely szintén F. 13. gépekkel dolgozott.

Tiz év mulva, 1930-ban, 322 darab F. 13. mintájú gép repült öt világrészben, 24 államban.



A J. 12. félig zárt fülkével



A F. 13. végleges változata

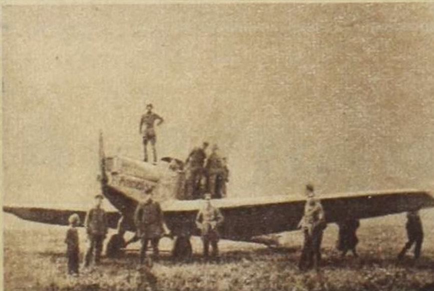
A német légiforgalom fejlődése

1925-ben a Junkers-művek légiforgalmi osztályából megalakult a Junkers-légiforgalmi Rt. s ez nagyarányú nemzetközi légiközlekedési hálózat megteremtését tűzte ki célul. Egy évre rá összeolvadt a Junkers-légiforgalmi Rt. és a Német Aero Lloyd. Utóbbi anyavállalata is a világháború végén keletkezett. Az új vállalat a Deutsche Lufthansa lett, melynek így a Lloyd vegyes gépparkja mellett nagyszámú egységes F. 13. fémgép is állott rendelkezésére. A nemzetközi együttműködés eredményeként sikerült Németország és a számára fontos valamennyi gazdasági terület között összeköttetést létesiteni. Nagy jelentőséget kapott e téren a transzatlanti forgalom is, az északi és déli útvonalon egyaránt. 1928-ban kezdődnek meg a délatlanti kisérleti repülések. Egy évre rá kezdi meg postarepüléseit a Norddeutscher Lloyd a Bremen és Európa gépekkel. 1938 végéig a kitűnő Dornier-repülőcsónakok látják el a szolgálat javát, ezekhez a Blohm & Voss gépek is járulnak s 1939-ig összesen 494 délatlanti postarepülést végeztek, ehhez 50 északatlanti út járult. Oroszlánrésze volt ebben a Junkers Jumo 205. nyersolajmotornak is.

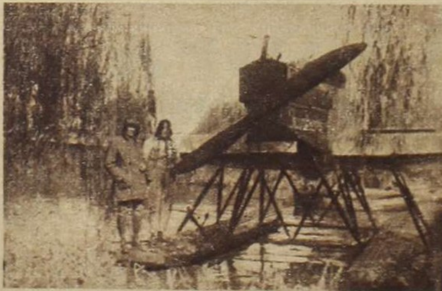
Kétségtelen, hogy a német gépeknek jut az atlanti postaforgalom üzembiztossá tételének nagy része érdemül. A német légiforgalom első huszonöt évében tehát sikerült Németországnak az első igazi forgalmi gépet megépítenie, számos nemzetközi vonalat megszerveznie és azt anyaggal ellátni. A Ju. 52. géppel pedig sikerült — az új műszerek segitségével — a ködön is győzelmet aratni.

A jövő kilátásai

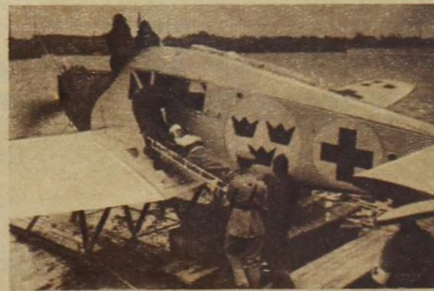
A jövő forgalmi repülésében a gazdaságosságé lesz a főszó. A gépek gyár-



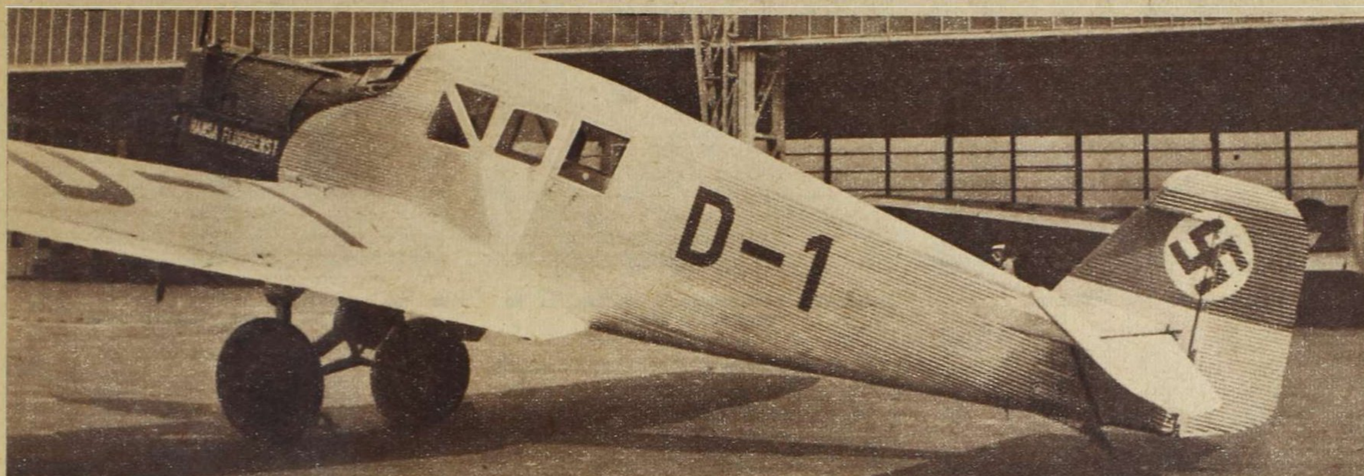
Az első F. 13. a balti háborúkban is szerepelt



F. 13. gép az Amazonas őserdeiben



F. 13. vizigép a svéd vöröskereszt szolgálatában



A Junkers F. 13., a világ első igazi utasgépe

tásában újabb, olcsóbb módszerek válnak be. A gépek berendezése tökéletesebb lesz, mint eddig volt; de a jövő gépei — nagy sebességük ellenére — sem lehetnek kényes nagyteljesítményű gépek, hanem szilárd felépítésű, a mindennapos üzemet bíró gépek, akár a Ju. 52.

A mai háború a repülőipart minden országban elsőrangú hatalmi tényezővé tette. A repülőgépek árai az első világháborúhoz viszonyítva nagymértékben nőttek. Az új gépek a modern technika precíziós mesterművei.

Még az amerikaiak is megmondták a háború előtt, hogy a háború megnyerése egymagában mit sem érne, ha a nagyarányú tőkebefektetéseket később nem lehetne hasznosítani. Ezért készülnek Amerikában a Ju. 52. géphez hasonló rendszerű, forgalmigépnek is alkalmas szállítógépek. Kétségtelen ugyanis, hogy a légiforgalom a háborúutáni időkben a legértékesebb szállítmányok, a posta- és személyszállítás jelentős részét átveszi és ezek a járatok menetsűrűségének olyan nagymértékű növelését eredményezi, amire pillanatnyilag számítani sem mertek. Német részről alapvető intézkedések és előkészületek történtek, hogy az új világháború után megfelelő új légiforgalmi gépek álljanak a nemzetközi piac rendelkezésére.

Ma minden jel azt igazolja láthatólag, amit Junkers professzor mondott a kereskedelmi repülés jövőjéről:

„A repülőgép eltünteti a határokat, Európa egyetlen egységes egésszé olvad össze általa. A légiút az egyetlen korlát nélküli közút, melyen át valamennyi ember egymásra talál."

Ismerjük meg a repülőgéptipusokat

Az előző 3. számunk 18. oldalán szereplő és a repülőgéptípusok részeit ábrázoló rajzok magyarázó szövegét most pótlólag közöljük.

Szárnyalakok: 1. téglány, 2. csúcsos, vagy hegyes, 3. trapéz, 4. kerekvégű trapéz, 5. vállas kerekített sarkú trapéz, 6. hónaljas kerekített trapéz, 7. betüremlő kerekített trapéz, 8. trapézszárny téglányalakú középrésszel, 9. mély középrészű szárny, 10. tojásdad, 10-A) ívelt, 11. ék, 12. háromszög, 13. nyilazó.

Orrformák; 4-A) sormotor, B) csillagmotor, C) sormotor hengeres burkolatban.

Motorgondola elhelyezésének egyik módja: szárny alá épített csillagmotor, a szárnyból hátul kiálló gondolával.

Vezérsíkformák; 1. téglány, 2. kerekvégű téglány, 3. trapéz, 4. kerekvégű ék, 5. tojásdad, 6. összehajló oldalkormánysíkok, V-állású magassági irányművel.

Kettős oldalkormányok: 1. keskeny kettőskereszt, 2. széles kettőskereszt, 3. »H«, 4. csonka kettőskereszt.

*

Ha már az alakbeli jellegzetességek alapelemeit ismerjük, nézzük meg, mit is jelentenek az elkövetkező típusismertetések során a gépek méreteire, teljesítményeire és egyéb sajátosságaira vonatkozó szakkifejezések.

A repülőgép méreteit a következők alapján határozhatjuk meg:

Fesztávolság = a szárny hossza egyik szárnyvégtől a másikig (a gép legnagyobb szélessége).

Törzshossz = a gép törzsének hosszúsága a talajtól (légcsavar nélkül). tól) a törzs végéig.

Magasság = a földön álló gép legmagasabb pontjának függőleges távolsága a légcsavarkúp hegyétől (törzsorr-

Szárnymélység = a szárny szélessége a repülés irányában.

Oldalviszony = a szárnymélység és a fesztávolság hányadosa $= \frac{\text{szárnymélység.}}{\text{fesztávolság.}}$

A repülőgép súlya:

A repülősúly = a repülésre kész gép súlya kg-ban. Áll az üres-súlyból (sárkány, motor, felszerelés) és a terhelésből (legénység, üzemanyag, kenőanyag, hasznos teher).

Motorteljesítmény az egyes motorok földközeli teljesítménye lóerőkben. A magasság növekedésével a motorteljesítmény csökken. Az egyes motorok magassági teljesítményét külön meg szoktuk említeni.

Repülési teljesítmények szempontjából a következő értékeket különböztetjük meg:

Legnagyobb sebesség = legnagyobb vízszintes repülősebesség teljes gázzal működő motorral, km/órá-ban kifejezve.

Átlag-, vagy utazósebesség = vízszintes repülősebesség a motorteljesítmény $^2/_3$ részének kihasználása mellett, km/órá-ban kifejezve.

Emelkedési idő = 1000 méter magasságnyerés ideje perc-ben kifejezve.

Emelkedőképesség = 1 másodperc alatti magasságnyerés m/mp-ben kifejezve.

Emelkedési határ = legkedvezőbb körülmények között elérhető legnagyobb magasság m-ben, vagy km-ben kifejezve.

Szolgálati csúcsmagasság = az a magasság m-ben, vagy km-ben, amelyen a gép még 30 m-t emelkedik 1 perc alatt.

Repülési időtartam = közbenső leszállás és üzemanyagfelvétel nélkül a levegőben eltölthető órák száma. (Függ a felvett üzemanyag és a hasznos teher viszonyától.)

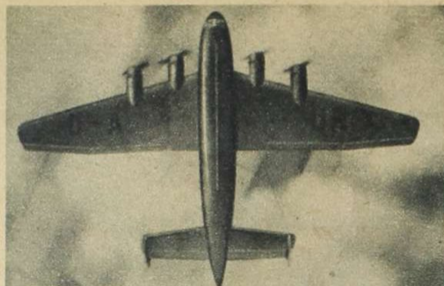
Hatótávolság = közbenső leszállás és üzemanyagfelvétel nélkül berepülhető km-ek száma.

Hatósugár = a hatótávolság kb. 40—45 %-a.

*

Mostani számunkban kezdődő cikksorozatunk folyamán a hadviselők nagy számban alkalmazott harcigéptípusainak ismertetését adjuk, különös tekintettel azok felismerésének lehetőségére. A típusok leírásának egységes váza az eddig ismertetett alapelemek felhasználásával röviden a következőkben foglalható össze:

Típuselnevezés.
Nemzetiség.
Feladat.
Szárnyelhelyezés.
Motorszám és fajta (sor-, vagy csillagmotor).
Szárnyállás és szárnyalak.
A motorbeépítés módja.
Kormánymű.
Törzs.
Futómű.
Különös jellegzetesség, méretek, teljesítmények.



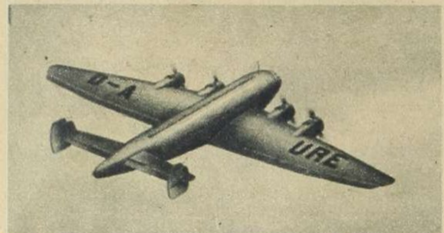
A Junkers Ju. 90. felülnézete



Szembeötlő a különbség a Ju. 290. és 90. szárnyalakja között



Ju. 290. téglányalakú középrésszel és részben kerekített trapéz szárnyvégekkel



A Ju. 90. kilépőéle, csűrői és féklapjai között átlátni. Oldalkormányai alakja összetett

Junkers Ju 90. Német szállítógép. Mélyszárnyú, négymotoros. Enyhén V-állású, kilépőélén törtvonalvezetésű, végein levágott ékszárny. Szárnybaépített csillagmotorok. A törzs felőli motorok, melyeknek gondolái a behúzott futómű következtében hosszabbak, előbbre állnak a külsőknél. A szárny kilépőéle és a csűrők közt átlátni. Magasrahelyezett trapéz irányfelület, H-elrendezésű, összetett oldalkormányokkal. Halalakú törzs, hegyes, lépcsőzött orral. (A zárt vezetőfülke üvegburkolata a törzsorr felületéből lépcsőfokszerűen emelkedik ki). Az elhegyesedő törzsvég a kormánymű mögött kinyúlik.

Különös jellegzetesség: Ékszárny, melyen a kilépőél és a csűrők közt átlátni; kormánymű mögé kinyúló törzsvég.

Fesztávolság 35 m, törzshossz 26.3 m.

BMW 132 H, egyenként 820 lóerős csillagmotorokkal, legnagyobb sebessége 350 km/ó. Repülősúlya 22.25 tonna, ebből 8.79 t. a terhelés. Emelkedési határa 5300 m, hatótávolsága 2000 km.

Jumo 211, egyenként 950 lóerő teljesítményű sormotorokkal, legnagyobb sebessége 3500 méteren 400 km/ó, átlaga 350 km/ó. Repülősúlya 24.5 tonna, melyből a terhelés 9.87 t. Emelkedési határa 6800 m, hatótávolsága 1500 km.

Mindkét esetben legénysége 4 főből áll és fegyverzetét 3 géppuska alkotja.

A Ju 90 továbbfejlesztett, korszerűsített változata a Junkers **Ju 290,** mélyszárnyú, négymotoros német szállítógép, az új Junkers gépekre (mint pl. a Ju 252 és Ju 352) jellemző szárnnyal. Széles V-állású trapézszárny, téglányalakú középrésszel és belépőélen kerekített sarkú, kilépőélen szögletes végekkel. Ellentétben a Ju 90-nel, itt a kilépőél és a csűrő közt nem lehet átlátni. A szárnybaépített csillagmotorok élvonala egybeesik (a négy motor egy sorban van). Magasrahelyezett, V-állású magassági irányfelület, H elrendezésű, tojásdad oldalkormányokkal. Halalakú, a Ju 90-nél karcsúbb törzs, melynek vége a kormánymű mögé kinyúlik. Futóműve behúzható.

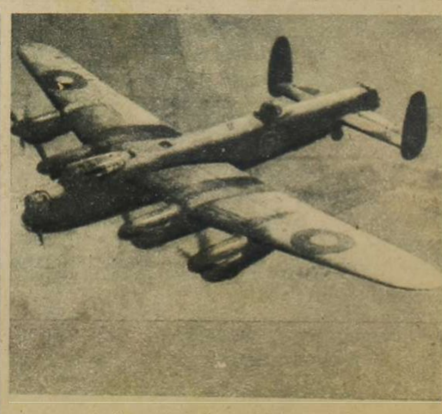
Különös jellegzetesség: szárnyalak, motorok egy sorban, V-állású magassági irányfelület mögé kinyúló hegyes törzsvég.

Fesztávolság 35 m. Egyenként 1600 lóerős BMW 801 M csillagmotorokkal, legnagyobb sebessége 480 km/ó. Legénysége 4 fő.

A Ju 290 katonai változata a Ju 90 S. Külső megjelenésében csak annyiban különbözik tőle, hogy a törzsorr aljának baloldalán kidudorodó bombalövész- és géppuskaállást találunk. A kihegyesedő és részben üvegezett törzsvég géppuskaállást foglal magában. A törzsorr felső részén motorforgatású gépágyútorony.

Méretei és teljesítményei nagyjából megegyeznek a Ju 290 adataival. Bombaterhe 6 tonna, fegyverzete egy gépágyú és 2—3 géppuska.

Avro Lancaster I., angol középszárnyú, négymotoros távolbombázó. Széles V-állású szárny, téglányalakú középrésszel és kerekvégű trapéz szárnyvégekkel. Szárny alá épített, előreugró sormotorok. Mind a négy motor szakállas. (Lelógó hűtő és hűtőburkolat). H elrendezésű, osztott, tojásdad oldalkormány, trapézalakú, középrehelyezett magassági kormánnyal. (A vízszintes irányfelület elhelyezkedése a törzsvéghez viszonyítva lehet mélyre, középre, vagy magasra helyezett). Kettős állú, üveges törzsorr, puposan kiemelkedő üvegezett vezetőfülke-burkolattal. Az ú. n. kettős állú törzsorr létrejöttének két tényezője az üvegezett elejű bombalövészfülke és a föléje épített motorforgatású géppuskatorony. Kormányok mögé nyúló, részben üvegezett, tompa törzsvég. Törzskeresztmetszet ovális. Behúzható futómű.



A Ju. 90. S. távolbombázó

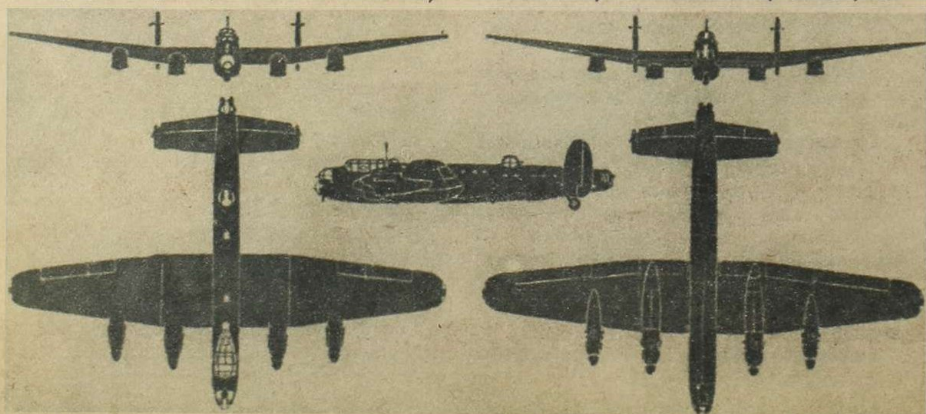
Különös jellegzetesség: üvegezett géppuskatorony a törzsorrban, a törzsvégben, a törzsközép felső és alsó részén; kerek szárnyvég; keskeny, magas, tojásdad oldalkormányok.

Fesztávolság 31 m, törzshossz 21.2 m.

Egyenként 1260 lóerős Rolls-Royce Merlin XX. sormotorokkal, legnagyobb sebessége 3500 méter magasságban 480 km/ó, átlagsebessége 370 km/ó. Repülősúlya 29 tonna, ebből bombateher 8 tonna. Hatótávolsága csökkentett, hasznos terheléssel 4850 km. Emelkedési határa 10.000 m. Legénysége 6—8 fő. Fegyverzete négy motorforgatású Frazer-Nash rendszerű toronyban összesen 10 drb 7.7 mm-es Browning géppuska.

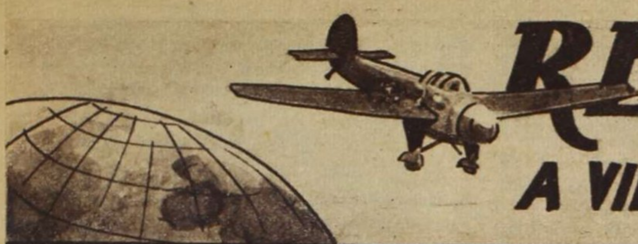
A **Lancaster II.** küső megjelenésében annyiban különbözik a Lancaster I.-től, hogy hajtóerejét 1600 lóerő teljesítményű Bristol Hercules csillagmotorok szolgáltatják.

Sebesfi László



A sormotoros Avro Lancaster I. nézeti rajza: kerek szárnyvégek, keskeny és magas, tojásdad oldalkormányok és „kettősállú" törzsön a jellemzők

A Lancaster I. nehézbombázó



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

Dr. báró Richthofen vezértábornagy, aki azelőtt az Észak-Olaszországban harcoló német repülőhadsereg élén állott, s aki a német légierők legfiatalabb vezértábornagya, ellenőrizhetetlen brit híradás szerint jelenleg a birodalom területén belül harcoló egyik német légihadsereg élén áll.

*

Grimm tüzérségi tábornok, a német légoltalmi liga volt elnöke, 71 éves korában meghalt. Grimm tábornok a német légvédelmi tüzérség kifejlesztése és Németország légoltalmának megszervezése körül maradandó érdemeket szerzett.

*

Angol mintára Kanadában is alkalmaznak ezután női pilótákat a mögöttes országrészben a katonai repülőgépeknek a gyártótól a csapathoz történő átrepülésére.

*

A haderőnkívüli repülőkiképzésben lévők létszáma Angliában 250.000-ről 180.000-re esett le. Széleskörű propagandával kísérlik meg a létszámot ismét a régi színvonalra emelni.

*

René Bouscat repülő hadtesttábornok, az afrikai francia légierők parancsnoka, állásától vissza akart lépni. Lemondását Le Troquer hadügyi és légügyi miniszter nem fogadta el. Visszalépési szándéka a francia haderőnél folyó tisztogatási akcióval volt összefüggésben, amely közte és a felső vezetés között ellentéteket okozott.

*

A Lord Mountbatten brit tengernagy parancsnoksága alatt álló egyesített angol-amerikai délkeletázsiai haderő brit és amerikai alakulatait egységes vezetés alá helyezték. E légierők parancsnokságával Sir Richard Edmund Charles Peirse brit vezértábornagyot bízták meg, aki eddig az indiai légierők parancsnoka volt. Az új angolszász légi hadsereg egy hadműveleti és egy harcászati alkalmazásra szánt csoportból áll. Az előbbit az amerikai Howard C. Davidson tábornok, míg az utóbbit a brit John Eustace Arthur Baldwin altábornagy vezényli.

*

A brit légierők női segédszolgálatának felügyelőjéül Beryl Constance Beecroft ezredest bízták meg, aki így Lady Welsh tábornoknő örökébe lépett. Lady Welsh tábornoknő ugyanennek a női hadseregnek a parancsnokságát vette át.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Saburo Endo altábornagy került a japán hadfelszerelésügyi minisztériumban a legfontosabb osztály: a repülőgépgyártás élére. A minisztérium egyébként Tozso miniszterelnök személyes vezetése alatt áll.

*

Az amerikai Lockheed-repülőgépgyár egyik leányvállalata azzal a tervvel foglalkozik, hogy a háború után a repülőgépgyártásban várható dekonjunktúrában mosógépek gyártására fog áttérni.

*

Egy washingtoni francia jelentés arról számolt be, hogy a Curtiss—Wright csoporthoz tartozó öt repülőgépgyár 40.000 munkása közül 5000 munkás sztrájkba lépett. A sztrájk a Wright Cyclone-mintájú kettős csillagmotorok, továbbá a Boeing B—29. mintájú nehéz bombázók gyártására erősen zavarólag hatott.

*

Az amerikai repülő üzemanyaggyártás fejlesztési programjának keresztülvitele késedelmet szenved — mondta az ásványolajkormánybiztos — s ez a körülmény a szövetségesek légitámadásait is befolyásolhatja. A késedelmet munkáshiánnyal magyarázzák. 1944-ben meg kellene kétszerezni az 1943-beli termelést, ha a hadműveleti követelményeknek meg akarnának felelni.

*

Sanfranciskóban a Douglas-gyár égisze alatt új repülőgépgyár létesült, amely kizáróan kínai munkásokat foglalkoztat. A China Aircraft Inc. a kínai repülőipar megteremtésének kiindulópontjául tekinthető.

*

10 személy esett áldozatául egy repülő balesetnek Amerikában, amelyet a CG—4A-mintájú vitorlázó csapatszállító repülőgép hibás szerkezete idézett elő. A légierők két felelős állásban lévő tisztviselőjét felfüggesztették és a szolgálatban lévő 100 darab CG—4A-mintájú vitorlázó gép további repüléseit letiltották.

*

A Grumman amerikai repülőgépgyár a „Hellcat"- és az „Avenger"-mintájú repülőgépek kipróbálására női berepülő pilótákat alkalmaz.

*

Ausztrália repülőipara, amely kezdetben csak iskolarepülőgépek gyártására volt berendezkedve, most már vadász, torpedóvető és közepes bombázó repülőgépeket is gyárt.

*

Az angolszász távolsági bombázókon és rombolókon ledobható üzemanyagtartályokat alkalmaznak. Az új ledobható tartályok présanyagból készülnek és gelatine-bevonattal vannak áthatlanná téve.

*

A különböző japán repülőgéptipusokat az angolszászok népszerű nevekkel különböztetik meg egymástól. Ilyen nevek: Nell, Kate, Betty, Mavis, Emily, Oscar, Lily, Helen stb.

*

A repülőerődök javításánál a hatalmas monstrumot felfujható légzsákokkal bakolják alá, hogy egyes részeit könnyebben hozzáférhetővé tegyék.

*

18.000 munkást ért halálos baleset az amerikai repülőgépgyárakban 1943 folyamán.

*

Svájc repülőipara ezidőszerint 5000 munkást és 650 egyéb alkalmazottat foglalkoztat.

REPÜLŐSPORT

3324 baleset történt 1942-ben az amerikai sportrepülésben. A halálos balesetek száma az előző évekhez képest csökkent, míg a kisebb balesetek száma, ahol csak jelentéktelen testi sérülések vagy géptörések voltak, szaporodott.

A baleset kivizsgáló bizottság a balesetek okairól a következő számszerű összeállítást készítette el:

Leszállásnál — — — — — —	1398
Indulásnál — — — — — — —	541
Kényszerleszállásnál — — — —	515
Kényszerleszállás utáni indulásnál	398
Túlhúzásnál és az azt követő sebességvesztésnél — — — —	118
Összeütközésnél földi tárgyakkal	102
Rosszul kiszámított kényszerleszállásnál — — — — — —	88
Meg nem állapitható okból — —	60
A sárkány törése folytán — — —	49
A légcsavar törése folytán — —	25
Összeütközés folytán másik repülőgéppel — — — — —	18
Tűzeset folytán — — — — — —	12
Összesen — —	3324

LÉGIKÖZLEKEDÉS

Stockholm mellett a brommai légikikötőt 24 millió svéd korona költséggel kibővítették. A bővítési és átépítési munkálatok két hónap mulva befejezést nyernek. Különösen nagy súlyt vetettek a guruló pályák kiépítésére, amelyek egyike 300 m széles és 1825 m hosszú. A brommai közforgalmi repülőteret kizáróan az európai forgalomra rendezik be, míg a tervezett transzatlanti légiforgalom repülőteréül a kissé távolabb fekvő Ska-Edeby melletti repülőteret szemelték ki.

*

A nemzetközi légiforgalomnak a háború után várható nagyarányú fellendülésére engednek következtetni azok a számok, amelyek angolszász körökben nap-nap után napvilágot látnak. Az Egyesült Államoknak a szárazföld fölötti légiforgalom fenntartásához állítólag 5500 repülőgépre, míg a transzóceáni légiforgalom üzembentartásához 2000 repülőgépre lesz szükségük. Ezek a számadatok az angol lordok házában is vita tárgyát képezték. Az ott elhangzottak szerint Nagybritanniának összesen 3000 személy- és teherszállító repülőgép üzemben tartására lesz szüksége a háború után. Ezek közül 1000 a dominiumok közti légi összeköttetés biztosítására szolgál. A lordok házában az angol főváros közelében egy új közforgalmi repülőtér felállítását is követelték.

*

Az Egyesült Allamok és India között — Afrikán keresztül — a rendszeres légiforgalom megindult. A gépek mintegy hat nap alatt teszik meg az utat. A forgalom kizárólag katonai célokat szolgál. A gépeknek itt egy új veszélyességi tényezővel is számolniok kell, mégpedig a légitámadással. Egy forgalmi gép már áldozatául esett egy japán vadászgép támadásának. Mind a 20 utasa ejtőernyővel volt kénytelen elhagyni a repülőgépet.

KATONAI HÍREK

A Richthofen nevét viselő német vadászrepülőezred 2000-ik légi győzelmét aratta legutóbb. Az ezrednél hat tiszt viseli a tölgyfalombot — köztük Mayer őrnagy, ezredparancsnok —, húsz pedig a lovagkeresztet. Ez a ritka szép eredmény annál értékesebb, mert az ezred a keleti háború kitörése óta állandóan a nyugati hadszintéren harcol a legkeményebb ellenféllel szemben.

*

Az Azori-szigeteken az angol légi és tengerészeti támaszpontok kiépítése gyors ütemben folyik. Ezeket a támaszpontokat főleg a német búvárhajók elleni védelemre akarják felhasználni. Főleg az úgynevezett partvédelmi erők (Coastal Command) tartja megszállva a szigeteket. Ezek az alakulatok négymotoros, amerikai Consolidated B—24 „Liberator"-okkal, kétmotoros Lockheed B—18 „Venturák"-kal, kétmotoros Consolidated PBY—5 „Catalina"-mintájú vízi repülőgépekkel, továbbá négymotoros angol Short „Sunderland"-mintájú vízi repülőgépekkel rendelkeznek. Az alakulatok parancsnoka: Bromet brit repülőtábornagy.

*

Nagybritannia polgári lakossága 1943 novemberben légitámadás következtében 119 halottat és 338 sebesültet vesztett.

*

A délolaszországi hadműveleteknél december végén kerültek először bevetésre a németek ellen a Juin hadseregtábornok vezetése alatt álló francia és afrikai haderők, amelyek Clark tábornok 5. amerikai hadseregének kötelékében harcolnak. (Juin tábornok, miután német fogságból elbocsátották, Giraudhoz csatlakozott.) A francia légierők bevetéséről nem történt említés, valószínűleg amiatt, mert a francia repülők nagy része még az Egyesült Allamokban van átképzés alatt.

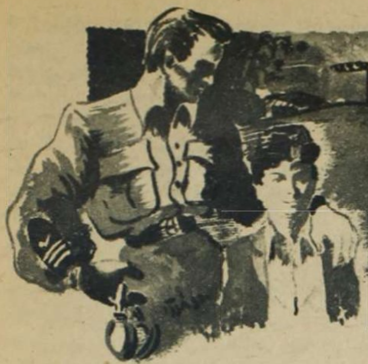
*

A kanadai légierők földi személyzete állítólag teljesen ki van már egészítve s ezért ehhez a szolgálati ághoz új felvétel ezidőszerint nem történik.

*

1174 repülőgépet lőtt le 1943 folyamán részint a tenger, részint a német ellenőrzés alatt álló parti övezet fölött a német haditengerészet légvédelme.





REPÜLJ TE IS PAJTÁS

VIII.

— Hanem úgy gondolom, Pista, mára éppen eleget ültünk itt egy helyben — tápászkodtam fel a zöld gyepről. Pista is fölkelt, nagyot nyujtózkodtunk és jólesően hunyorogtunk a nap fényes korongja felé.

A hármashatárhegyi repülőélet lassan elcsendesett. A szél alábbhagyott, a lejtő mentén vitorlázó gépek egymás után ültek le a völgyben. Csak még egy M. 22-es keringett odafönn, nagyon magasan. Valami jó erős termiket foghatott, hogy még most, a közeledő alkonyban is ilyen magasan jár.

Lassan elindultunk a Pilótaotthon irányába.

Igen. Kedélyesek és hasznosak voltak ezek az ügyességi gyakorlatok — beszéltem tovább kis barátomhoz, miközben lassan lépegettünk a sziklás, mohás lejtőn lefelé. Lábaink előtt a kanyargó Duna és a főváros színpompás panorámája terpeszkedett.

Eleinte sehogy se tudtuk, hogy mit nézzünk, mit válasszunk támpontnak a kapurepülésnél. Az egész kaput néztük egyszerre, ami oly kicsi volt, hogy képtelenségnek látszott érintés nélkül átrepülni rajta. Kezdetben még az is gondot okozott, hogy a gépet annyira a földközelbe nyomjuk, hogy elférjen az 5 méter magas kapu alatt, de a kerekek ne érintsék a talajt. Ezután jött még csak a szárnyak távolságának a becslése a kapufélfáktól. Azután rájöttünk ennek is a nyitjára. Az volt a fortély, hogy nem volt szabad az egész nádkaput nézni, hanem csak a bal felső szögletét. Igy ösztönszerűen egyszerre becsültük a magasságot és oldalban a szárnytávolságot. Ettől kezdve csak igen ritkán vitte el valaki a kaput.

Arra akkor már rég rájöttünk, hogy pontos jelleszállást csak csúsztatással lehet végezni. Amikor 400 méteren a jel fölé repültünk és kikapcsoltuk a motort, akkor rendszerint máris elkezdtünk csúsztatni és egészen enyhe csúszófordulóval vesztettünk magasságot és helyezkedtünk óvatosan a leszállás irányába. A besiklás közben is végig csúsztattunk. Éppen ezért a távolságot jó rövidre kellett fogni és csak a kapu előtt, az utolsó pillanatban vettük egyenesbe a gépet, de akkor már a sebességet is el kellett veszítenünk. annyira, hogy a kapu után azonnal le tudjunk ülni.

— Igy elmesélve, szörnyen nehéznek látszik mindezekre a tényezőkre egyszerre figyelni, de a valóságban nincs benne semmi boszorkányság és sok gyakorlattal ezt is el lehet sajátitani.

— Különös volt eleinte az álló motorral való siklás. Ilyenkor mindég eszembe jutott a sok sopánkodó laikus, amint tágrameredt szemmel meséli: „Képzelje! Leállt a motorja és lezuhant . . .!" Hova jutnánk, ha minden repülőgép lezuhanna, amelyiknek a levegőben leáll a motorja? A motoros gép, ha a motorja leáll, éppen úgy viselkedik, mint motornélküli testvérei, a sikló- és vitorlázógépek, csak fennmaradásához valamivel nagyobb sebesség szükséges. Ha tehát a megfelelő siklószöget adunk gépünknek, megfelelő siklószöget adunk gépünknek, úgy a sebesség könnyen a többszörösére növelhető. A motoros gépek álló motorral is épp úgy kormányozhatók és vezethetők, mint húzó motorral, természetesen állandó magasságvesztés mellett. Az ilyen repüléseknek a végén az úgynevezett kényszerleszállás következik.

— Ez is vörösposztó a hozzánemértők szemében. Kényszerleszállás!... és a következő gondolattársitásunk már az. hogy mindennek vége, a gép roncsokban hever. mindenki meghalt . . .

— Valóságban ez se így van. A kényszerleszállások legnagyobb része igen csekély töréssel jár, a halálos baleset pedig a legnagyobb ritkaság. A végzetes kimenetelű kényszerleszállásoknál rendszerint kimutatható, hogy a gép vezetője nem volt eléggé körültekintő, vagy elvesztette józan hidegvérét.

— Nekem több kényszerleszállásom volt és kivétel nélkül mindegyik sérülés nélkül zajlott le.

— Egyik kényszerleszállásomnál éppen ezek a pénteki ügyességi gyakorlatok mentettek meg a géptöréstől. A pontos jelleszállások miatt ugyanis mindig ú. n. minimálsebességgel, vagyis a gép legkisebb sebességével kellett repülnünk, hogy a gépet a kiszámitott pillanatban azonnal ültethessük. Igy megtanultuk gépünket álló motorral, a legkisebb sebesség mellett is tökéletesen uralni.

— Még oktató koromban történt, hogy egyik közeli repülőtérre sürgős futárpostát kellett vinnem. Párás, havas, téli idő volt. A Hungária motorja a motorpróba alatt kifogástalanul működött, mégis, alig hagytam el a repülőtér légterét, a fordulatszámláló mutatója egyszercsak ingadozni kezdett, majd teljesen visszaesett. Alig voltam még 200—250 méteren és szerencsétlenségemre pontosan a város közepe fölött. Motorom kihagyott, köhögött; azonnal elkezdtem fordulni vissza a repülőtér felé. Sebességem rohamosan csökkent és a magasságmérő mutatója lassan elindult visszafelé...

— Tudtam, ha a motorom teljesen leáll, nem jutok ki a város területéről, a szűk, forgalmas utcákon pedig istenkisértés volna kényszerleszállásra gondolni. A forduló alatt több mint 100 métert süllyedtem. Szorult helyzetemben rájöttem, ha a gázkart előre-hátra mozgatom, akkor a motor egy-egy pillanatra magához tér és rövid másodpercekig türhetően húz. Magasságomat azonban még így sem tudtam tartani. Lassan, de egyenletesen süllyedtem. Alattam a háztetők mind közelebb suhantak tova, motorom köhögve, zihálva hol belehúzott, hol megint elfulladt és ilyenkor mint valami kötélnélküli, szabadon mozgó lift, süllyedtem tehetetlenül a föld felé.

— A város szélső házai fölött lebegtem; a házak között veteményeskertek, kerítések, kutak. Futóművem alig volt néhány méterrel magasabban a háztetőknél, még mindég süllyedtem és most halálos biztonsággal éreztem, hogy nem jutok túl az utolsó házsoron. De valami elszánt ösztön mégis dolgozott bennem: ne ijedj meg... nincs semmi baj... ilyen repülést már sokszor végeztél a repülőtéren... ne add fel a küzdelmet... Minden idegszálammal figyeltem, állandóan játszottam a gázkarral és gépemet a legkisebb sebesség határán egyensúlyoztam tovább. Motorom az utolsó pillanatban kinlódva segitett... túl voltam az utolsó háztetőn!

— Most pár pillanatig elég jól húzott. A kerítések magasságából sikerült felemelkednem mintegy 30 méterre. Még mindég vizesárkok, bolgárkert... Itt még mindig lehetetlen leszállni!

— Motorom megint cserbenhagyott. Előttem egy országút, magas távíróvezetékkel. Erősen süllyedek, érzem, hogy pont az úton fogok földet érni. Teljesen leveszem a gázt, majd lassan rádadom. Motorom egészségesen fölzúg, belerántok a botkormányba, gépem felágaskodik, átlebeg a huzalok felett, azután süllyed, süllyed, a botkormány úgy jár a kezemben, mint egy cséphadaró, hogy gépemet a lebegés határán egyensúlyban tartsam. A futómű odacsapódik a talajhoz, előttem bokorcsoport, gépem az ütődés következtében nagyot ugrik és a motor teljes erővel belehúz. Ismét 30 méteren vagyok. Előttem a repülőtéri út, de a szélén magasfeszültség vezet, ami-

nek nem merek nekirepülni, mert gépem ismét veszedelmesen süllyed. Bosszankodom, hogy a távirópóznák az út túlsó szélén pont a magasfeszültség oszlopainak térközeibe vannak felállítva! Igy még a huzalok alatt se tudok átcsúszni. Pedig milyen gyermekjáték volna ez a mi kapurepüléseinkhez képest...

— Az utolsó pillanatban enyhén elkanyarodom. Sebességem annyira kevés, hogy a kormányfelületek alig fognak már és érzem, hogy ha nem vigyázok, azonnal lecsúszom. Motorom végkép leáll s én a repülőtér szélén sorakozó házak mögött nagy zötyögéssel földet érek.

— Alig akartam hinni, hogy még életben vagyok, amikor az ülésből kiugrottam. Bőrsapkám alól csurgott a verejték, az ing nedvesen tapadt a testemhez, pedig volt vagy 10 fok hideg...

— Ez volt az első alkalom, amikor komoly viszonylatban is hasznát vettem ezeknek az ügyességi gyakorlatoknak. Ha a számtalan péntek délutánokon nem szoktam volna hozzá a húzó motor nélkül való repüléshez, ahhoz a bizonytalan, lebegő érzéshez, amivel az ilyen repülés jár és ha nem gyakoroltam volna ilyen helyzetekben a gép vezetését, akkor először is alaposan megijedtem volna, ami máris fél szerencsétlenség, másodsorban pedig az első háztetőn menthetetlenül fennakadtam volna.«

A fenyőfák ágain keresztül előtűnt a pilótaotthon csinos kőépülete. Nyitott ablakain vidám rádiómuzsika szállt felénk. A lépcső padkáin többen ültek, félig még repülőruházatban, vagy rövidnadrágban, legtöbbjük ingujjban, fiatal, pelyhedző állú, jónövésű legények. Még elég messze voltunk tőlük, nem hallottam, miről folyik a szó, de fogadni mernék, hogy se politikáról, se kávéházról, se feketepiacról... hanem valami egészen másról. Olyan valamiről, amit csak mi tudunk, mi ismerünk és mi értünk.

Mi . . . repülők . . .

(Folytatjuk.) *v. J. A.*

A BzKRt-repülők ünnepélyes díjkiosztó gyűlése

A Beszkárt sportrepülő szakosztály kétségkívül a magyar sportrepülés vezető élcsoportjához tartozik. Több, mint tíz esztendeje dolgozik szakadatlan buzgalommal az egyesület a magyar repülésért és ez idő alatt minden téren figyelemreméltó eredményeket ért el.

A tagok munkásságának látható elismeréséül idén több teljesítményjelvényt szereztek s ezeknek az adományozási irata az Internationale Studienkommission für den motorlosen Flug (ISTUS)-tól megérkezvén, ünnepélyes keretek között adták át a kiváló pilótáknak a vitorlázó repülés eme nagyszerű teljesítmenyekért adományozott díszjeleit.

Az ünnepélyes gyűlésen megjelent dr. Ember Sándor országgyűlési képviselő, a HMNRA intézőbizottságának elnöke, vitéz Háry László, ny. vezérőrnagy, a Magyar Aero Szövetség elnöke is. A Beszkárt részéről ott volt Verebély Jenő, a vállalat elnöke, Perczel György dr. vezérigazgató és báró Babarczy István helyettes vezérigazgató, a sportrepülő szakosztály vezetője és az egyesület tagjainak java, élükön Kovács Sándor főoktatóval.

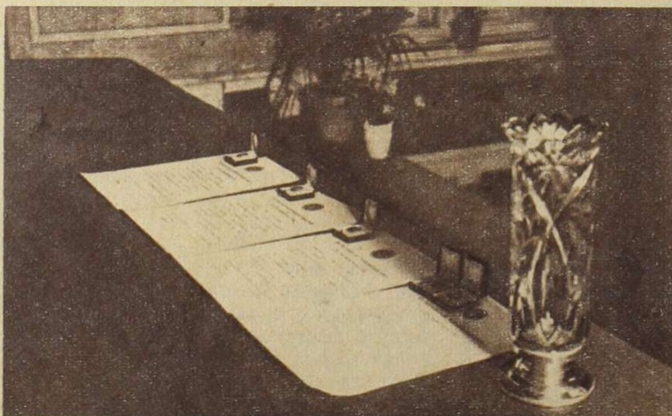
Bevezetőül a Szózat elhangzása után báró Babarczy István, a Beszkárt sportegyesület sportrepülő szakosztályának vezetője üdvözölte a megjelenteket, ismertetve az összejövetel célját és megemlékezve azokról is, akik nem lehetnek jelen, mert a haza iránt való kötelességük másfelé szólította őket. A magyar repülés hősi halottainak, élükön dicső emlékű Kormányzóhelyettes Urunk emlékének egyperces néma felállással hódolt a díszgyűlés közönsége.

Ezután Kovács Sándor tette meg jelentését. Röviden vázolta az egyesület, helyesebben szakosztály multját, kezdve az 1932—33 éveken, mikor dr. Perczel György megértő támogatásának köszönhették a főváros vezető közlekedési vállalatának repülés iránt érdeklődő alkalmazottai, hogy tervezgetésüket siker kísérte és a vállalat igazgatósága részéről olyan nagy értékű segítségre találtak, mint kevés magyar sportrepülő egyesület. Előbb a farkashegyi vitorlázókeret fejlődött naggyá, majd a motoros kiképzés is megindult s főleg a ferihegyi repülőtér üzembeállítása óta sokszorozódott meg a Beszkárt-repülők teljesítménye. Az idei szorgalmas munka eredménye, hogy az egyesület egy tagja aranyteljesítményjelvényt kapott, négyen pedig az ezüstkoszorús teljesítményjelvény elnyerésére méltó teljesítményt hajtottak végre.

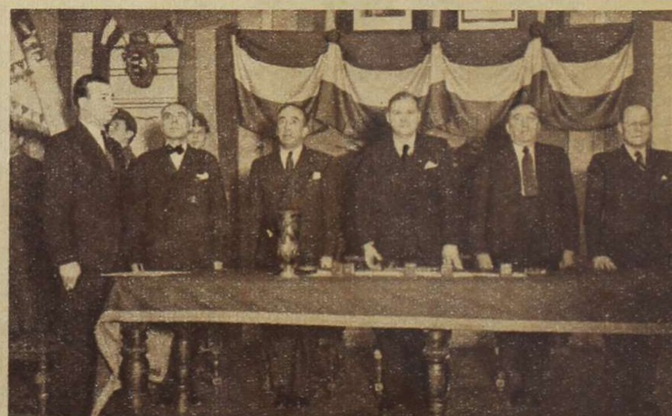
Báró Babarczy István ezután átadta az egyesület kitűnő repülőinek a teljesítményjelvényeket. Élükön Stolte Jánost, a fiatal magyar vitorlázógárda egyik legtehetségesebb tagját érte a legnagyobb érdem: elnyerte az ezüstkoszorús teljesítményjelvényt (1960. sorszámmal) és nagyszerű belgrádi távrepülése jutalmául a világ 46-ik aranykoszorús teljesítményjelvényét. Ő a második magyar vitorlázórepülő, aki ezt a jelenleg legmagasabb repülőelismerést megkapta. Ezüstkoszorús jelvényt kaptak még Molnár István, aki az 1972. ezüstkoszorús vitorlázórepülője a világnak, a jelenleg katonai szolgálatot teljesítő Pelcz Sándor és Urbán István, aki az 1975. sz. ezüstkoszorús teljesítményjelvény boldog birtokosa lett. Valamenynyiük nevében Stolte János köszönte meg az elismerést (ő egyébként díszes vázát is kapott díjul) és tett ígéretet arra nézve, hogy mindez csak ösztönzés, sarkallás lesz a jövőre, hogy fáradhatatlan munkával még nagyobb teljesítményeket érjenek el és még többet tehessenek a magyar repülésért.

A díjak kiosztása után dr. Ember Sándor, a HMNRA elnöke kért szót és rövid, magvas beszédben mutatott rá a Beszkárt-repülők munkájának óriási jelentőségére és meleg, elismerő szavakkal adózott az oktatói karnak, akik a haderőnkívüli kiképzés egyik legjelentősebb keretének fenntartásával lényegbevágóan támogatták a magyar repülőkiképzés ügyét. Különös hangsúllyal mutatott rá a repülés jelentőségére a mai időkben s arra, hogy ilyenkor a kötelesség teljesítésén felül a vállalt plusz-munka s mindannyiunk vállvetett összefogása hozhat csak eredményt. Megköszönte a Beszkárt jelenlevő vezetőinek, hogy ennyit törődnek a repüléssel, ennyire szívükön viselik a sportrepülő-szakosztály sorsát a megfelelő anyagi juttatással biztosítják munkájuk zavartalanságát s így a fontos honvédelmi cél teljesülését.

A rövid gyűlés ezután a Himnusz hangjaival ért véget.

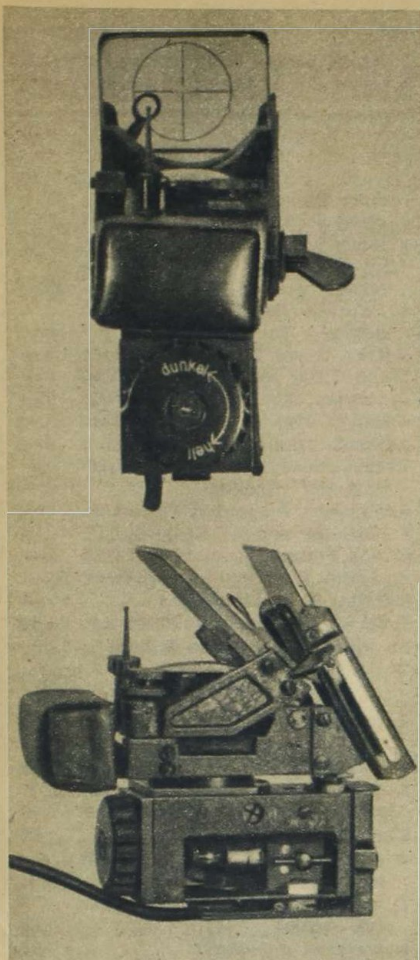


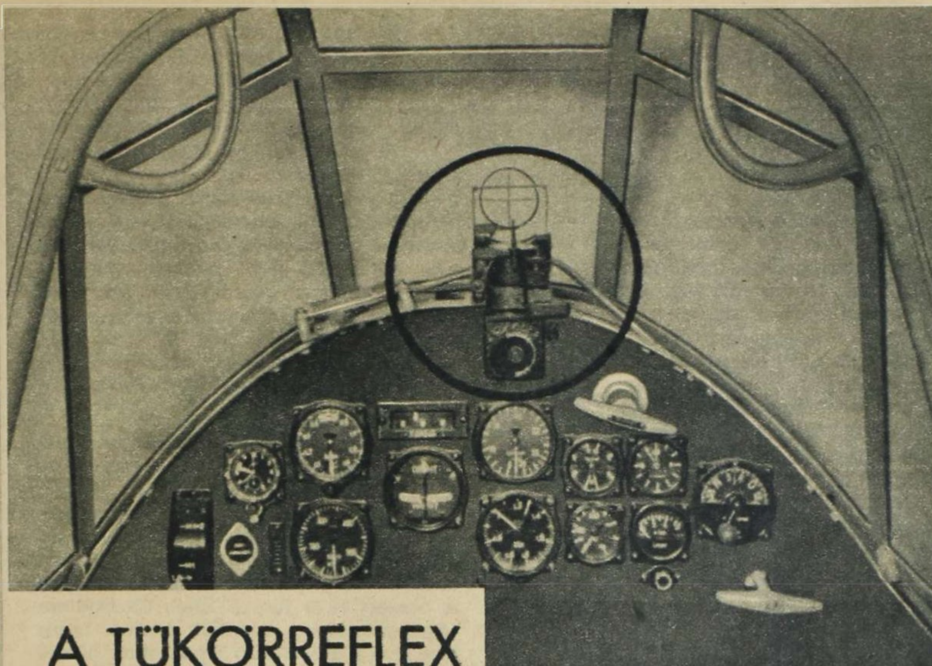
A teljesítményjelvények és az adományozási okmányok



Jobbról balra: Dr. Perczel György, vitéz Háry László, br. Babarczy István, dr. Ember Sándor, Verebély Jenő, Kovács Sándor

Egyperces néma tisztelgéssel hódolt a gyűlés a repülőhősök emlékének





A TÜKÖRREFLEX CÉLZÓKÉSZÜLÉK

A repülőgép mereven beépített tűzgépeinek korszerű célzókészüléke már nem az eddig használt mechanikus rendszerű irányzék, hanem a tükörreflex rendszerű célzókészülék. (Reflexvisier, német rövidítéssel: Revi.)

Ez a célzókészülék az eddigi irányzékokkal szemben lényeges előnyöket biztosít elsősorban célzáskor a repülőgépvezető mindkét szemét nyitva tarthatja s adott kis határokon belül fejét is mozgathatja, anélkül, hogy a célzás pontosságát kedvezőtlenül befolyásolná.

A német légierő tükörreflexes célzókészülékeit a Berlin-Schönebergben lévő OIGEE cég tervezte és ennek licenciáit vették át a német hadfelszerelési ipar többi üzemei. Közlésre eddig a 3c/3d Revi mintájú készüléket engedték, valószínű azonban, hogy ezt a rendszert még tovább tökéletesítették s ezzel a célzási távolságot és célzási pontosságot is kedvezően növelték.

1. sz. rajzunk mutatja a célzókészülék vázlatos elrendezését. A repülőgép 1. szélvédőüvegén belül helyezik el a készüléket, ennek fontosabb alkatrészei: a 2. sz. reflextükör, a 3. segédcélkör, 4. a segédcélgömb, 5. a napszűrő, 6. a vetítőcső az optikával, 7. az arcpárna, 8. a fényerősszabályozó, 9. a fényforrás, 10. a Revi csatlakozódugasza a repülőgép fedélzeti áramhálózatához, 11. a gép csatlakozása.

Az optika metszetét a 2. sz. ábra mutatja. Itt 1. a fényforrás, melynek fényerőssége az áramerősség változtatásával szabályozható, 2. egy üveglap belemaratott fonálkereszttel, 3. a lencsekészlet és 4. a reflextükör. Balra az ábrán látszik a szem számára végtelenben tűnő fonálkereszt és célzókör, valamint az ellenséges repülőgép.

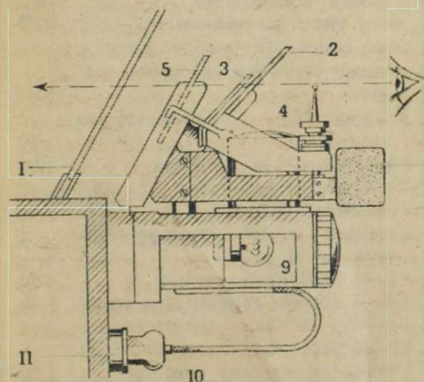
E vázlataink szemmeltartásával a célzókészülékek működési elve a következő: a szabályozó ellenállás útján változtatható fényerősségű fényforrás a reflextükörre (ez 45 fokos szög alatt áll) vetíti a fonálkereszt képét, ami a repülőgépvezető szemében végtelenben lévőnek látszik; ugyanakkor a pilóta a tükörüvegen átnézve, látja a repülőgépet is. Túlságosan erős napsütés ellen a célzólemez elé napszűrőlap is tolható, egyébként pedig a fényforrás ereje olyanra választandó, hogy a fonálkereszt és a karika szinte kiugorjék az üveglapról, így sikerült az irányzékot a látóhatár fényviszonyaival összhangba hozni.

A repülőgépvezető feladata csupán annyi, hogy — helyén ülve — gépét akként irányítsa,, hogy az ellenséges gép a körrel határolt fonálkereszt közepébe essék. Ezzel eleget tett minden követelménynek és megnyithatja a tüzet az ellenséges gépre.

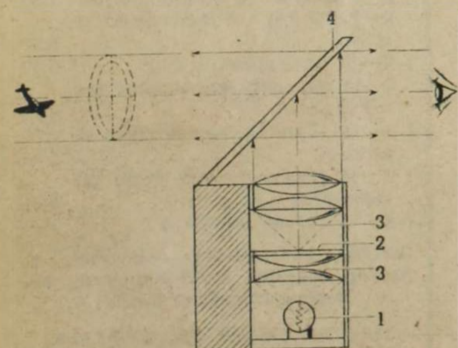
A tükörreflexes célzókészülék, megfelelő pótlkatrészekkel ellátva, a szél okozta eltolódást mérő műszerrel együtt a zuhanóbombatámadás célzásához is alkalmas.

A repülőgépvezetőt nagyban megkíméli ez a célzószerkezet, mert nem zavarja a gépvezetés munkájában, hanem egyszerre teszi lehetővé a gépvezetői és lövészi teendők betöltését. Egyszerű, könnyen karbantartható, elhasználódó alkatrészekkel alig rendelkező készülék ez, amely ma már minden korszerű vadászgép elengedhetetlen tartozéka.

n.



1. A célzókészülék vázlata



2. A célzókészülék optikájának metszete

Barangolás a légkör birodalmában

Írja: DÉSI FRIGYES

A sajtóban járványszerüen terjednek — az idei tél enyhe januárja után — a februári időjárásra vonatkozó jövendölések. A polgári élet legkülönbözőbb fajtájú tudósai nyilatkoztak a kérdésről, a sajtóban és a rádióban egyaránt: nyugalmazott és aktív meteorológusok, asztrológusok, az időjárást magnetikus erővel irányítók s. i. t... Hallottunk napfoltokról, a bolygók különböző állásairól, az egymást visszaszorító és felemelő nyugati és keleti szelekről, dermesztően hideg februárról, mágneses erőkről és sok egyéb tudományos és tudománytalan szinezetü elméletekről. Nem tesszük bírálat tárgyává a jövendöléseket, mert *ez — a jelen háborús viszonyai között — nem lehet feladatunk.* A nyilatkozóknak és nyilatkozatoknak is erre a tényre hívjuk fel figyelmüket: *háborúban tilos a prognózisadás, ez törvény és még akkor sincsen semmi alapjuk a távprognózisoknak, ha azok — minden alap nélkül valók.*

*

A naptári időjósoknak legszerencsésebbje — kétségkívül — Murphy Patrick volt, aki 1838 január 20-ra azt jósolta, hogy a nevezett dátum lesz a tél leghidegebb napja. Jóslata bevált, naptárát, amely 50 kiadásban jelent meg, elkapkodták. *Murphy e szerencsés jóslata révén 3000 fontot keresett.*

*

A hógörgetek (hólavinák) *legveszélyesebb fajtája porhóból áll.* A porhógörgeteg megindulását a legparányibb ok is kiválthatja: egy gyengébb szélroham, egy lehulló ágacska, a lépkedő állat, sőt az Alpok bizonyos útszakaszain azért kell a hegymászóknak *hallgatagon* járniok, *mert a puszta hang is pusztító hógörgeteget indíthat el.*

*

Amerikában 1910 március 1-én pusztított a legborzalmasabb hógörgeteg, a Cascad-hegység (Washington-állam) egyik szakaszán: a wellingtoni vasútállomásról két vonatot, három mozdonyt, egy víztartályt és egy épületet sodort a közel 45 méter mélységű szakadékba. E szerencsétlenség 90 ember halálát okozta.

*

A repülés szempontjából az úgynevezett hő- (helyi) zivatarok általában nem jelentenek különösebb veszélyt, mert egyes helyeken (nem összefüggően!) jelentkeznek és ezért egyszerűen kikerülhetők. A zivatarcentrum már messziről felismerhető a sűrű esősávokról és az azokban lecikázó villámokról. A zivatarmező határai élesek s oly lassan tolódnak el, hogy a zivatar elől való kitérés nem okoz különösebb nehézséget. A hőzivata környezetében, sőt magában a zivatarban is, a levegő nyugtalansága és örvénylése mérsékelt, szinte csekélynek mondható. Másképp fest azonban a helyzet frontzivatar esetén. A frontzivatar megkerülése általában lehetetlen, mivel a zivatarfront igen hosszú. *A német tengerpartoktól az Alpokig terjedő zivatarfront nem is olyan ritka jelenség!* A zivatarfront átrepülése sem lehetséges, mert a zivatarral kapcsolatos fenyegető jelenségek körülbelül 4000 méterig súlyosan veszélyeztetik a gép épségét. *Ha tehát az útvonalon zivatarfront közeleg: habozás nélkül vissza kell fordulni vagy azonnal le kell szállni. Minden egyéb megoldás észszerűtlen, kockázatot jelent.*

*

A lehulló jégszem igen nagy lehet. Igy például Potterben (Nebraska-állam, USA) 1928 július 6-án akkora jégszemek estek, *mint egy óriási narancs:* a legnagyobb jégdarab kerülete *43 cm* és súlya *68 dekagram* volt. A krónika azonban *még súlyosabb jégdarabokról* is beszél: 1829 június 15-én Cazorlában (Spanyolország) házakat döntött össze a jégeső s a lezúduló jégdarabok némelyike 2.5 kg-ot nyomott. Hasonló nagyságrendű jégdarabok estek 1925 aug. 10-én Heigrabenben, Hamburg közelében. Az egyik cserépzsindellyel fedett háznak tetejét átütötte az egyik jégdarab, a ház tulajdonosa lemérte, mérete *25×14×12* cm volt és súlya *2 kg* körül.

*

Az olyan napokon, amikor gyenge a szél, a besugárzásokozta függélyes feláramlás (termikus konvekció) 1—2 m/sec sebességű. A leszálló mozgás általában csekélyebb mérvű. A 2 m/sec-nál nagyobb sebességek csak ritkán fordulnak elő. A termikus áramlatoknak még érzékelhető felső határa hozzávetőlegesen 1000 m-ig terjed.

*

Valamikor nemcsak villámhárítót, hanem jégelhárítót (franciául = paragrèle) *is használtak.* A jégelhárító lényegében módosított villámhárító volt. Elterjedésének oka az a felfogás volt, amely a jégszemek keletkezésének főokát az elektromos feszültségben látta. A jégelhárítóknak olyan nagymérvű levezető hatást tulajdonítottak, hogy a visszamaradó elektromos felszültség mellett már nem tartották a jégszemképződést valószínűnek. A jégelhárító fémhegyü pózna volt s a fémhegyet drót kötötte össze a földdel. A tizenkilencedik század elején körülbelül egymillió jégelhárító működött Európában.

*

Szélmérővel a legerősebb szelet 1934 április 12-én a Washington-hegyen mérték: *370 km/órát* (103 m/sec).

*

Néhány prognózis-szabály:

a) A már kora reggel jelenlévő gomolyfelhők rosszabbodásra mutatnak, esőre vagy szélre, rendszerint mind a kettőre; *b)* lencsealakú felhőformák vagy lencsealakú gomolyfelhők a közeledő rosszabbodást hozó hidegfront előjelei; *c)* a bástyaszerű gomolyfelhők megjelenése zivatarra mutatnak s a zivatar — megjelenésük után — körülbelül 8—10 óra mulva szokott bekövetkezni.

VIHAR A HEGYEK KÖZÖTT

REGÉNY. IRTA: NAGY BÉLA.

(6)

„Nagyszerű!" — álmélkodott Mirov — „Ilyen honleányokra van szükségünk a cél érdekében. Már nem is tartalak tovább. Ha valamit megtudtok, azonnal értesitsetek. Személyesen akarok beszélni majd veletek. Iván útján megtaláltok. Kell pénz?

„Nem, még maradt a multkoriból!"

„Köszönöm, bajtárs, sok szerencsét!"

Útra bocsátotta Fedort, hosszan utána nézett, amint a szomszéd falu felé bandukolt, azután egy alig látható, de kis emelkedésü szerpentinen motorkerékpárját tolva, elindult a hegy gerince felé.

VII.

Az iskola telkének egyik oldalát a húsz éves cseh uralom jellemző „skatulya"-stilusában épitett egyemeletes iskola, a másik oldalát pedig csinos formájú családi ház foglalta el. Köztük terült el a hatalmas udvar, amelyet az út felől fakerítés határolt. Fedor a családi ház felé tartott, amelynek utcára néző nagy ablakát virágcserepek diszitették. Gondos és gyöngéd női kéz nyomai. Ez volt a tanító otthona.

A pap bekopogott az udvar felőli ablakon. Semmi válasz. Újabb erős zörgetés. Megint néma csend. Befordult az udvarra. A házikójához láncolt hatalmas farkaskutya, az övének a testvére, ismerősen mordult reá és nyugodtan tovább hagyta menni.

Az udvar mélyén, a frissen ásott virágágyak közt szabadon hagyott térségen apró emberkék, lányok és fiúk vegyesen játszadoztak. Köztük ébenfeketehajú fiatal leány osztotta dicséreteit és megrovásait, hol hangosan velük együtt kacagott, hol szigorúan rászólt valamelyik kis pajkosra. Ilyenkor az apróság szepegve fogadta meg, hogy többé nem lesz rossz és nem okoz fájdalmat a „Boch"-nak.

Fedor majdnem felfalta tekintetével a leányt. Nem csoda. Az alatt az egy év alatt, amíg nem láttuk, szépsége még jobban kifejlődött. Idomai megteltek, huncut szemeiben mély tűz lobogott és egész lényéből a fiatalság, az életre hivatottság áradt.

— Szervusz, Nadja! — kiáltott a pap.

A leány barátságosan fordult Fedor felé. Gyerekkoruk óta jó pajtások voltak s bár Fedor idősebb volt hat évvel nála, mindig igen jól megértették egymást. Fedor atyja ugyanis ebben a faluban volt lelkész mindaddig, amíg — több, mint húsz esztendeje már — egy hóförgeteges napon nem, tért vissza lelkészi útjáról. A Malaholica tetejének közelében szegény pásztorcsalád tengette életét.



Egyik fiúk súlyosan megbetegedett és lelki vigaszt vitt neki. Kora délután elindult onnan hazafelé, heves hóvihar keletkezett és azóta a jóságos Hajlik Nikolajt senki sem látta többé. Felesége bánatában utána halt és az árván maradt Fedort Nadja apja vette magához.

— Igazán nem szép, Fedor, hogy oly ritkán jössz át! — rebegte pajkos durcássággal a leány.

— Sok a dolgom, drága Nadja! De nem érnél most reá velem kettesben beszélni. Igen fontos közölni valóm van!

— Na-na, Fedor, csak nem megint szerelemről akarsz nekem ábrándozni?

— Szivesen tenném azt is, bár tudom, hogy mindig kinevetsz. De most másról van szó!

— Jól van bátyuska. Ugyis vége van már az órának, csupán túlbuzgóságból játszadoztam a gyerekekkel tovább. Úgy szeretem őket, mintha az enyéim lennének. Várj rám!

Elbocsátotta az apróságokat, akik hangos köszönéssel iramodtak az ajtónak. Pár perc mulva kiürült a játszótér.

— Mi az a fontos, Fedor! — kérdé a leány és jót húzott barátja hátára.

— Figyelj rám jól! Gyere, üljünk ide a tuják tövébe. Azt tudod, hogy Cebe, a szegény boldogult bátyád és ėn egy eszme hívei voltunk. Ukrajnának, amelynek keretében Kárpátalja ruszinjai önálló nemzeti életüket élik. Szegény Cebe ma már a mennyből nézi összeomlott álmunkat, én pedig azon fáradozom, már csak az ő megnyugtatására is, hogy ez a vágyálom mégis mielőbb megvalósuljon. Nadja, légy ebben a segitségemre:

— De, Fedor, hiszen most már két éve itt vannak a magyarok és igazán nem panaszkodhatunk rájuk. Kárpátalja gazdaságilag fellendült. Kultúránkat önállóan fejleszthetjük, a bennünket fojtogató zsidóságot visszanyomják oduljába... Van ennivalónk és van ruszin nyelvünk!

— Nadja, megrémitesz! Te, aki puszta kézzel megöltél volna minden magyart, most igy beszélsz. Gondolj Cebére!

— Nem tudom, miért, de az az érzésem, hogy fantaszták vagytok. Egyébként, nyugodj meg, most is ruszin vagyok testestől-lelkestől. Nem felejtem el bátyámat és gyűlölöm a magyarokat!

— Értem, Nadja, hogy nem hagysz cserben!

És Fedor beszélni kezdett. Beszélt Mirovról, a szövetségről, a célról, az eszközökről és végül arról a súlyos feladatról amely most reájuk hárult. Hosszas ellenkezés után sikerült Nadja ellenérveit legyőznie és a leány elvállalta, hogy másnap, április 5-én bemegy a városba s megszerzi a kívánt adatokat.

Cebe emléke erősebb lett, mint a józan meglátás. Nadja elindult, hogy megbosszulja a bátyát. Eszközéül a két hadapródot választotta.

VIII.

Szombaton este Nadja megérkezett a városba. Atyjának azt mondta, hogy a Húsvétra való bevásárlásokat kell elintézni és néhány napig a városban marad. A krisztusarcú papnál, abban a házban szállt meg, amelynek ajtója mögött két évvel ezelőtt a két hadapród elől eltűnt.

Gyönyörű vasárnapra virradt. Napfényben úszott az egész város és a templomba sietők kezében meleg szél lebegetette meg a barkákat. Virágvasárnapot ünnepelték.

A rádió világtörténelmi napot jelentett be: a németek megindították diadalmas seregeiket a balkáni forrongások hazája, Jugoszlávia ellen, hogy végre leszámoljanak ezzel a tűzfészekkel. Nadja reszketve szívta magába a reggeli híreket, melyeket a brünni Donausender magyar nyelven sugárzott ki és érezte, hogy bátyja eszményének érdekében sürgősen cselekednie kell.

Egész nap a folyóparti sétányt és a korzót járta. Hiába, egy repülőt sem látott. Persze, nem tudhatta, hogy a mozgósitott repülőegységek egész napon át készültségben voltak és a beosztottak nem hagyhatták el a repülőteret. Dühtől és fáradtságtól fuldokolva esett az ágynak este és ha kezeügyében lett volna most valamelyik „hadapród" bizonyára megölte volna őt. Sirt a sikertelenség miatt. Bosszúja ott forrt mindén ízében. *(Folytatjuk)*

Pályázati hirdetmények

Három **„Pályázati hirdetmény"**-t adott ki a m. kir. Honvédelmi Minisztérium.

Az elsőben pályázatot hirdet a m. kir. honvédelmi miniszter a m. kir **„Hunyadi Mátyás"** kőszegi honvéd középiskolai nevelőintézet I. évfolyamának az 1944/45. tanévben megüresedő államköltséges helyeire, valamint a II., III., IV. évfolyamokban esetleg megüresedő államköltséges helyekre. A m. kir. „Hunyadi Mátyás" honvéd középiskolai nevelőintézet teljes ellátást nyujtó, I.—IV. évfolyamú, honvéd középiskolai nevelőintézet, melynek tanterve a gimnázium tantervével azonos.

A másodikban pályázatot hirdet a m. kir. honvédelmi miniszter a m. kir. **„Gróf Károlyi István"** nagykárolyi honvéd fiú nevelőintézetben (internátusban) az 1944/45. tanévre megüresedő államköltséges helyek betöltése céljából. A m. kir. „Gróf Károlyi István" honvéd fiúnevelőintézet (internátus) a nagykárolyi Kegyes Tanítórendi gimnáziumba kijáró növendékek részére létesített teljes ellátást nyujtó nevelőintézet.

Mindkét intézet jótékonysági jellege a honvédegyének gyermekeinek ellátását, nevelését és iskoláztatását biztosítja. Tehát nem a honvéd tisztképzés céljait szolgálja.

Mindkét pályázati hirdetmény részletesen közli a pályázati feltételeket, a felvétel módozatait és a beadandó kérvények mintáit. A szabályszerűen felszerelt kérvények benyujtási határideje mindkét intézetnél 1944. április hó 15.

Pályázatot hirdet a m. kir. honvédelmi miniszter a m. kir. **„Zrinyi Ilona"** soproni honvéd tiszti leánynevelőintézet I. osztályának az 1944/45. tanévben megüresedő államköltséges helyeire, valamint a II.—VII. osztályokban esetleg megüresedő államköltséges helyekre. A m. kir. „Zrinyi Ilona" honvéd tiszti leánynevelő intézet teljes ellátást nyujtó I.—VIII. osztályú honvéd középiskolai leánynevelőintézet. Az intézet jótékonysági jellege honvédtisztek arra rászoruló leányainak ellátását és nevelését biztosítja. A pályázati hirdetmény részletesen közli továbbá a pályázati feltételeket, a felvétel módozatait és kérvénymintákat. A kérvények beadási határideje 1944. április hó 15.

Szerkesztői üzenetek

Szabó Lajos, Sümeg. 1. Az Arado 96. B. 2. Az Ar. 96. B. fesztáva 11 méter, törzshossza 8.75 méter. Egy darab Argus 410. motorral repül. Legnagyobb sebessége 340 km/óra, utazósebessége 245 km/óra. 3. A Messerschmitt M. 108. Taifun kétüléses túragép. Fesztávolsága 10.5 méter. Legnagyobb sebessége 305 km/óra, utazósebessége 210 km/óra. Egy Argus As 10. C. motorral repül. 4. Az Arado gép korlátlanul műrepülhető.

„Több pécsi olvasó." Amint megfelelő anyagot gyüjtöttünk össze repülőhumort is közlünk.

Szmolnik Lajos, Nyiregyháza. 1. A harcigépek szárnyain látható betűk az ezred, osztály és század jelzései, melybe a gép tartozik. 2. Ha a felvételek jók, akkor közölni fogjuk őket. 3. Cikkét képpel együtt küldje be szerkesztőségünkbe. Ha a kívánt mértéket megüti, nincs akadálya a cikk megjelenésének.

Pál Albert, Budapest. Helmut Lent őrnagy halálának körülményeiről még nincs birtokunkban német közlemény. Légigyőzelmeinek számát nem tudjuk.

Zs. Tóth Gábor, Budapest. A Junkers Ju. 52. mint csapatszállítógép, 25 teljesen felszerelt katonát vihet magával. Ennek megfelelően, teherszállítógépként alkalmazva, mintegy 3 tonna teherrel rakható meg.



Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre **24 pengő.** *Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő Egyes szám ára* **1 pengő.** *Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

440974 — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.

m:
rék-
29.830.

ket nem őr-
k vissza. Le-
levélbélyeg
unk.